

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO DAVID BAUTISTA RIVERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, David Bautista Rivera, diputado federal de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en los artículos 71, fracción II; 55, 56 y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 62 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con base en la siguiente

Exposición de motivos

México cuenta con una Red Nacional de Caminos, resultado de un desarrollo de varias décadas, que comunica a casi todas las comunidades y regiones del país. La RNC integra el total de la red pavimentada y la mayor parte de los caminos no pavimentados de México, las vialidades de las localidades urbanas y rurales con las que se conectan, vías fluviales y marítimas donde se transbordan vehículos y, adicionalmente, servicios de interconexión de transporte como aeropuertos, puertos, estaciones de ferrocarril, aduanas, puentes y túneles, sitios de esparcimiento y recreativos, sitios de interés para el turismo, entre otros.

Es importante destacar que, en México, al igual que en muchos otros países, la carretera es la infraestructura de transporte más utilizada. La RNC, a inicios de los años 80, ya era considerada como uno de los sistemas de infraestructura pública más importantes del país. Desde ese entonces se transportaba el 79 por ciento de la carga terrestre y el 96 por ciento de los pasajeros.

Actualmente, la RNC cuenta con cerca de 800 mil km de carreteras que se integran por autopistas, caminos rurales y brechas que permiten la conectividad entre casi todas las poblaciones del país, con independencia de los habitantes que tengan y su relevancia económica, distribuidas de la siguiente manera; 174,779 km carreteras pavimentadas; 50,685 km de carreteras federales; 102,719 km de carreteras estatales y 21,375 km de carreteras municipales y/o particulares; 78,385 km vialidades urbanas e infraestructura de enlace; 527,345 km caminos NO pavimentados; 21,989 km de veredas y 10,767 km de carreteras de cuota con 1,261 plazas de cobro.¹

Estas últimas, conforman la segunda red de carreteras con accesos limitados más grande en el continente americano después de la estadounidense, cabe destacar que las más concurridas en el país son aquellas que conectan a las capitales estatales, a las ciudades con un peso económico importante, a los puertos marítimos y a los accesos a puentes fronterizos internacionales.

En México, la mayoría de las autopistas de cuota aceleraron su construcción a partir de 1990, resaltando que son consideradas de altas especificaciones técnicas. La realización de esas tareas se llevó a cabo mediante el otorgamiento de cerca de medio centenar de concesiones otorgadas por el gobierno en turno para la construcción, operación, explotación y conservación del sistema carretero en el territorio nacional.

Si bien es cierto que el esquema concesionario de carreteras vigente en nuestro país ha sido factor para el desarrollo económico, político, social y cultural de México, pues hace posible una asociación financiera de carácter público-privada en donde los recursos públicos permiten que el resto de la inversión (aportada por empresarios privados y bancos que les otorgan créditos) sea recuperable y obtenga un rendimiento dentro del plazo de concesión, **no deja de ser un negocio rentable para cualquier concesionario.** En efecto, las concesiones carreteras en promedio duran 30 años y, en algunas ocasiones, al final de la concesión, se renueva por otro periodo igual, **lo que resulta en enormes ganancias al concesionario.**

Los ingresos que se obtienen por la concesión de esta infraestructura son mayores a los egresos de la misma, ya que las cuotas de las autopistas se determinan considerando los gastos de inversión y de operación, así como la demanda que tendrá la vialidad; todos estos factores generarán flujos que al final de la concesión permitirán que la empresa que opera la autopista recupere su inversión y los costos de mantenimiento.²

Pongamos por ejemplo los datos que expone el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), los cuales revelan que, en el 2018, 728,510 vehículos utilizaron diariamente las autopistas concesionadas, arrojando un ingreso de casi 35 millones de pesos diarios, para el año 2019, la cifra de vehículos disminuyó a 639,143, pero el ingreso superó los 35 millones.³

Además, dado el tráfico diario, resulta necesario invertir presupuesto en dar mantenimiento al asfalto, señalizaciones y otras medidas de seguridad para los conductores y pasajeros. Por lo que, durante el 2018, en apoyo a los concesionarios, el gobierno mexicano, destinó 8,824 millones de pesos para supervisión, regulación, inspección, verificación y servicios administrativos de construcción y conservación de carreteras, de acuerdo con el Presupuesto de Egresos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).⁴

Cabe señalar que, según la SCT, las autopistas más caras del país son el libramiento de Tecpan, en el que por cada km que se transita se pagan \$6.4; el libramiento de Xalapa, que cobra \$4 por km recorrido; el Libramiento Tecate, de \$3.5 por km; la México-La Marquesa, en la que circular por cada km cuesta \$3.3 y, por último, la San Martín Texmelucan-Tlaxcala, donde se pagan \$3 por km utilizado.

	Longitud (Kilómetros)	Precio (Pesos)	Costo por kilómetro (Pesos)	Empresa
Libramiento de Tecpan (Guerrero)	4.4	28	6.4	Omega
Perote - Banderilla y Libramiento de Xalapa (Veracruz)	59.6	238	4.0	Isolux
Tocate - Tijuana y Lib. de Tecate (Baja California)	29.8	105	3.5	IDEAL
México - La Marquesa (Estado de México)	22.0	72	3.3	Pinfra
San Martín Texmelucan - Tlaxcala (Tlaxcala, Puebla)	19.4	60	3.0	Pinfra
Monterrey - Saltillo y Lib. Norponiente de Saltillo (Coahuila)	49.8	143	2.9	Isolux
Ávila Camacho - Tihuatlán (Puebla, Veracruz)	48.1	134	2.8	ICA, FCC
Ecatotec - Pirámides (Estado de México)	22.2	61	2.8	Pinfra
Armeria - Manzanillo (Colima)	47.0	123	2.6	Pinfra
Peñón - Texcoco (Estado de México)	16.2	41	2.5	Pinfra

Fuente: <https://www.elfinanciero.com.mx/pages/docs/con-las-mas-caras.html>

Para ser más específicos y basándonos en datos de la SCT, el promedio de pago por caseta, considerando todas las tarifas, es de \$217.00 aproximadamente, si sólo consideramos la tarifa para automóviles, el promedio es de \$97.00.⁵

Por lo que se refiere al pago de las cuotas marcadas en las casetas de cobro, éstas otorgan al usuario, al momento de viajar en auto, sea por trabajo o de vacaciones, algunos beneficios como:⁶

- **Vialidades de calidad:** este es uno de los beneficios más importantes, ya que, gracias al pago de cuotas, el tiempo se ve considerablemente reducido en relación a las distancias, siendo las vialidades más controladas y no tan solitarias en comparación con las vías libres.

- **Señalética adecuada:** si algo era muy común antes de existir estas vías, era perderse a la mitad del viaje, puesto que las señalizaciones no eran las adecuadas, se dañaban, o simplemente desaparecían. Esto es poco probable que ocurra por vías de cuota, ya que la señalética está en constante revisión.
- **Mejor acceso a servicios de auxilio:** en caso de accidentes, en estas vías, el acceso para los servicios de auxilio es mucho más eficiente, por lo que pueden atender con mayor rapidez a los afectados.
- **Seguro de viaje:** por último, pero no menos importante, es que, con el pago del peaje, automáticamente los usuarios quedan protegidos con un seguro de viaje de responsabilidad civil por daños a terceros, esto de manera independiente y sin olvidar que, a partir del año 2019, todo auto que transite por caminos y puentes federales debe de contar de manera obligatoria, con seguro de auto de responsabilidad civil.

Esto toma mayor relevancia considerando la cantidad de accidentes y fallas mecánicas que se presentan en este tipo de vías, pues tan solo el año pasado fueron contabilizados 12,056 percances en 507 carreteras federales del país, con un saldo de 3,044 muertes en sitio y 8,501 lesionados, de acuerdo con el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales, elaborado por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT).

Este documento es elaborado con información de la Guardia Nacional y la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST) y apunta que las carreteras con el mayor número de colisiones son las autopistas Puebla-Córdoba (297), México- Querétaro (295) y la carretera Querétaro-San Luis Potosí (245), que en conjunto acumulan 837 colisiones con un saldo de 177 personas fallecidas y 384 lesionadas.⁷

Nombre de la carretera	Longitud km	Colisiones	Con víctimas	Muertes	Lesionados
Puebla-Córdoba	173.2	297	89	57	123
México-Querétaro	185.3	295	96	58	115
Querétaro-San Luis Potosí	187.3	245	125	62	146
Coatzacoalcos-Villahermosa	166	196	32	13	33
Atacomulco-Zapotlanejo	373	172	73	54	146

Fuente: <https://www.tyt.com.mx/nota/top-5-las-carreteras-mas-accidentadas-de-20-19>

Resulta necesario subrayar que son muchos los elementos que hacen riesgosa a una carretera; ya sea por su diseño, por el terreno que cruzan, o por la cantidad de vehículos que circulan por ellas. Es decir, una carretera puede ser insegura por distintos factores: puede ser muy sinuosa o pasar por un costado de un barranco, puede tener cruces mal señalizados, tener curvas muy cerradas o una pendiente muy prolongada, incluso puede ser una carretera aparentemente segura, estable o tranquila, pero el volumen de tráfico puede incrementar el peligro.

Como se ha señalado, estas condiciones pueden provocar accidentes o fallas mecánicas o eléctricas a los vehículos que circulan por la misma, por lo que, en la mayoría de los casos, el usuario es obligado a hacer uso de servicios de arrastre y salvamento vehicular, sumando otro problema a su ya complicada situación.

Y es que uno de los grandes problemas a los que se afronta la sociedad en general, al momento de encontrarse en la necesidad de solicitar uno de estos servicios, es la incertidumbre que genera la nula información sobre el costo de los mismos. Lo que desenlaza en irregularidades en el cobro por parte de los concesionarios del servicio de grúas, dejando al usuario en estado de indefensión, normalmente por la emergencia que presenta, y en gran medida

por el poco uso del servicio, no sabe a quién recurrir, ni mucho menos el costo, por lo que termina por ceder y acepta tratos completamente injustos.

Dichas irregularidades se han documentado a lo largo y ancho del país, existiendo quejas por cobros excesivos, robo o daño de autopartes y robo de combustible, y a pesar de que las tarifas por dichos servicios están publicadas en el Diario Oficial de la Federación desde el 28 de febrero de 2017, algunos concesionarios siguen ejerciendo abusos con altos cobros en los servicios de arrastre, arrastre y salvamento, y depósito de vehículos.

Por estas razones, es imperante que, en beneficio de la ciudadanía, los concesionarios de autopistas de cobro garanticen a los usuarios, por lo menos 40 kilómetros de servicio de grúa al punto de mayor conveniencia del usuario, ya sea un taller mecánico, una pensión, un depósito, etcétera, para el salvamento de su vehículo.

El texto propuesto es el siguiente:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
TITULO SEXTO	TITULO SEXTO
De la Responsabilidad	De la Responsabilidad
CAPITULO I	CAPITULO I
De la Responsabilidad en los Caminos, Puentes y Autotransporte de Pasajeros y Turismo.	De la Responsabilidad en los Caminos, Puentes y Autotransporte de Pasajeros y Turismo.
ARTÍCULO 62. Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.	ARTÍCULO 62. Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. En caso de accidente, avería mecánica, eléctrica o cualquier otra que imposibilite el funcionamiento correcto del vehículo, los concesionarios garantizarán al usuario, al menos, 40 km de arrastre para el salvamento y/o reparación del mismo, al punto de mayor conveniencia por el usuario. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.
...	...
...	...

Por lo antes expuesto, someto a consideración de esta soberanía el siguiente

Decreto por el que se reforma el artículo 62 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único. Se reforma el primer párrafo del artículo 62 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; para quedar como sigue:

Artículo 62. Los concesionarios a que se refiere esta ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. **En caso de accidente, avería mecánica,**

eléctrica o cualquier otra que imposibilite el funcionamiento correcto del vehículo, los concesionarios garantizarán al usuario, al menos, 40 km de arrastre para el salvamento y/o reparación del mismo, al punto de mayor conveniencia por el usuario. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.

...

...

Transitorio

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

Notas

1 Instituto Mexicano del Transporte. “Red Nacional de Caminos” [En Línea] [Fecha de consulta 13 de enero de 2021] Disponible en: <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>

2 El Financiero. “Pinfra maneja 5 de las 10 autopistas más caras de la red federal en México” [En Línea] [Fecha de consulta 19 de enero de 2021] Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/pinfra-opera-de-las-10-autopistas-mas-caras-de-la-red-federal-en-mexico>

3 Fonadin “Autopistas concesionadas Fonadin” [En Línea] [Fecha de consulta 15 de enero de 2021] Disponible en: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/autopistas-concesionadas/#toggle-id-3>

4 “Las carreteras más transitadas en México y el mundo” [En Línea] [Fecha de consulta 18 de enero de 2021] Disponible en: <http://www.blog.vise.com.mx/las-carreteras-mas-transitadas-en-mexico-y-el-mundo>

5 SCT “Tarifas vigentes con IVA” [En Línea] [Fecha de consulta 15 de enero de 2021] Disponible en:

<https://tinyurl.com/y2ers7g6>

6 BBVA “¿Qué beneficios tiene viajar en autopistas de cuota en México?” [En Línea] [Fecha de consulta 15 de enero de 2021] Disponible en: <https://www.bbva.com/es/mx/que-beneficios-tiene-viajar-en-autopistas-de-cuota-en-mexico/>

7 “Top 5: las carreteras más accidentadas de 2019” [En Línea] [Fecha de consulta 15 de enero de 2021] Disponible en: <https://www.tyt.com.mx/nota/top-5-las-carreteras-mas-accidentadas-de-2019>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 27 de enero de 2021.

Diputado David Bautista Rivera (rúbrica)