

## **INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 7o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO ÓSCAR EUGENIO GUTIÉRREZ CAMACHO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.**

El que suscribe, diputado Óscar Eugenio Gutiérrez Camacho, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXV Legislatura de esta honorable Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72, inciso H), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y, 6, numeral 1, fracción I; 77, numerales 1 y 3, 78, 102, numeral 1 y 285 numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto conforme a la siguiente

### **Exposición de Motivos**

Para atender el crecimiento permanente de la demanda y la movilidad en los distintos modos, se requiere el desarrollo de grandes infraestructuras que permitan la cohesión del territorio con el fin de hacerlo accesible tanto a las relaciones sociales como a la producción de bienes y servicios.<sup>1</sup>

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) es la institución facultada para resolver todo lo relacionado con los caminos y puentes federales, y dentro sus atribuciones, se incluye el otorgar **concesiones** para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los gobiernos de los estados, entidades paraestatales y a empresas particulares, vigilar su cumplimiento, así como resolver su revocación o terminación, en su caso.

De acuerdo con lo anterior, las **concesionarias** que operan en las carreteras tienen la obligación y responsabilidad de **construir, conservar, mantener y desarrollar infraestructura, así como de brindar servicios** para los usuarios de estas.

Sin embargo, Caminos y Puentes Federales (Capufe) detectó un “importante rezago” en los servicios de mantenimiento y conservación de la red de autopistas federales. De acuerdo con un diagnóstico del organismo, casi una tercera parte de la red de autopistas concesionadas al Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) se encuentra en condiciones menores a las mínimas aceptables, es decir, cerca de mil 145 kilómetros tienen un estado físico deficiente, inseguro y precario.<sup>2</sup>

Todo usuario de una autopista de peaje espera recibir un mejor servicio que el que obtendría al circular por una carretera libre de peaje, como mayor seguridad, un mejor estado de la superficie de rodamiento, menores costos de operación, pero sobre todo un menor tiempo de viaje. Sin embargo, la operación del pago de la cuota en una caseta de cobro puede significarle retrasos por el tiempo necesario para ello. Esta situación es común en días de alta demanda como fines de semana o periodos vacacionales.<sup>3</sup>

“Caras, deficientes e inseguras”, así califican a las autopistas de México los usuarios, la mayor parte de autopistas no cuentan con acotamientos ni instalaciones de servicios

sanitarios en buen estado y el tránsito para pagar las casetas aumenta cada vez más. Por ejemplo, el pago de una cuota se realiza con el fin de contar con un traslado más rápido y seguro, pero resulta que están bacheando. Las casetas también son ineficientes, ya que en la mayoría de los casos se reporta saturación vehicular. Las y los usuarios dicen: “estos están como los centros comerciales, tienen como 30 cajas y sólo tienen abiertas tres, así son las casetas de las autopistas”.<sup>4</sup>

La eficiencia en el cobro del peaje es fundamental en la eficiencia en el uso de las autopistas, SACYR, SA, empresa dedicada a crear infraestructuras especializadas en telepeaje, explica que “El sistema más novedoso de pago automático es el *free flow* que se emplea en las autopistas urbanas de Santiago de Chile y en otros países como Estados Unidos de América (EUA), Suecia, Austria, Gran Bretaña, Irlanda, Noruega o España. Consiste en un pórtico equipado con sistemas de clasificación, cámaras de OCR (optical character recognition) y antenas de telepeaje, que reconoce los vehículos que pasan sin necesidad de parar ni reducir la velocidad, ya que el sistema identifica al vehículo y gestiona el pago del peaje a través de la concesionaria. Los usuarios/vehículos que usan estas vías están registrados en el Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje (RNUT) aportando datos de identificación del usuario, matrícula y modo de pago.”<sup>5</sup>

Expuesto lo anterior y derivado de las quejas de los usuarios, se establece que es responsabilidad absoluta del concesionario mantener la autopista en buen estado, tener protocolos de emergencia, programas de mantenimiento, construcción e instalación de servicios sanitarios con la cantidad suficiente para las y los usuarios, así como abrir todas las casetas de cuota para evitar el tránsito en el cobro, lo que generará una movilidad más cómoda y rápida.

En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se considera la construcción de instalaciones, estructuras adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en la que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que tiene acceso desde la carretera, denominados paradores. Sin embargo, en el caso de las autopistas concesionadas no se considera ni la posibilidad, ni la obligación de otorgar dichos servicios, por lo que es frecuente que no cuente con ninguno de esos servicios.

En tal sentido resulta necesario que, desde el momento de elaborar la convocatoria pública para otorgar una concesión, se establece la obligación de que los concesionarios presten algunos de los servicios considerados en los paradores, pero invariablemente deberá existir la obligación de proporcionar servicios sanitarios y de comunicaciones.

El texto normativo no es específico respecto de las características técnicas que permitan el funcionamiento óptimo y eficiente para los usuarios, lo que ha permitido que los tiempos de espera en las casetas en ocasiones superen por mucho el tiempo de recorrido realizado en los diversos tramos carreteros, lo que nulifica el supuesto ahorro de tiempo que implica el pago de la autopista, ocasionando pérdida de tiempo y dinero para las personas usuarias.

De acuerdo a cifras del Instituto Mexicano del Transporte (IMT-SCT- INEGI, 2018), en México de los 171 mil 347 kilómetros (km) de carreteras pavimentadas, solo 10 mil 557 km

corresponden a carreteras de cuota, siendo un porcentaje de poco más de 6 por ciento, el número de operaciones de cobro de cuotas en las mil 192 plazas de cobro instaladas es significativamente alto y ha experimentado un constante crecimiento en los últimos años. Capufe (2018) reporta que, en las casetas operadas por este organismo, durante el periodo enero-octubre de 2018, este número alcanzó casi los 328 millones de operaciones, cifra que muestra que aun pequeñas reducciones en el tiempo necesario para el pago de las cuotas podrían significar ahorros importantes para el conjunto de usuarios de las carreteras o puentes de peaje.<sup>6</sup>

Los congestionamientos en las plazas de cobro, sobre todo en épocas de gran demanda, son uno de los principales problemas que los usuarios de las carreteras o puentes de cuota sufren, provocando inconformidades por las demoras ocasionadas.

El tiempo necesario para el pago puede ir desde 14 segundos en promedio por vehículo en un sistema tradicional hasta solo 3 segundos en un sistema de cobro electrónico con barrera.

En tal sentido es necesario que desde la ley se precise que las condiciones de operación y el tiempo promedio de espera para pasar las casetas no superen 5 por ciento del total del tiempo utilizado en el tránsito de la misma.

**Por lo que se considera necesario adicionar un párrafo segundo a la fracción tercera del artículo 7 de la ley.**

La modificación que se propone por medio de esta iniciativa es sencilla pero contundente:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación
<p>Artículo 7o.- Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. a II...</p> <p>III....</p>	<p>Artículo 7o.- Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:</p> <p>I a II...</p> <p>III. ...</p> <p><b>Invariablemente en las características técnicas de la construcción de la vía o el proyecto técnico se debe considerar que las condiciones de operación deben permitir que el tiempo promedio de espera para pasar casetas a los usuarios no deben</b></p>
<p>IV a VII...</p>	<p><b>superar el 5% del total del tiempo utilizado en el transito de la misma y se debe de incluir alguno de los servicios considerados en los paradores pero de manera obligatoria servicios sanitarios y de comunicaciones.</b></p> <p>IV a VIII...</p>

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se adiciona un párrafo segundo a la fracción III del artículo 7 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**

**Único.** Se adiciona un párrafo a la fracción III del artículo 7 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 7o.** Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:

I. a II. ...

III. ...

**Invariablemente en las características técnicas de la construcción de la vía o el proyecto técnico se debe considerar que las condiciones de operación deben permitir que el tiempo promedio de espera para pasar casetas a los usuarios no deben superar 5 por ciento del total del tiempo utilizado en el tránsito de la misma y se debe de incluir alguno de los servicios considerados en los paradores pero de manera obligatoria servicios sanitarios y de comunicaciones.**

IV. a VII. ...

## **Transitorios**

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

**Segundo.** En el caso de las concesiones otorgadas con anterioridad, en un plazo no mayor de un año, los concesionarios deberán hacer las adecuaciones correspondientes.

## **Notas**

1 Infraestructura Vial, 21(37), 1-11. <https://dx.doi.org/10.15517/iv.v21i37.32884>

2 <https://www.meganoticias.mx/cdmx/noticia/carreteras-en-mexico-caras-inseguras-y-en-mal-estado/339493>

3 <https://www.meganoticias.mx/cdmx/noticia/carreteras-en-mexico-caras-inseguras-y-en-mal-estado/339493>

4 <https://www.meganoticias.mx/cdmx/noticia/carreteras-en-mexico-caras-inseguras-y-en-mal-estado/339493>

5 <https://www.sacyr.com/-/peajes-inteligentes-para-facilitar-la-vida-al-conductor>

6 <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt609.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 8 de marzo de 2023.

Diputado Óscar Eugenio Gutiérrez Camacho (rúbrica)