

INICIATIVA QUE REFORMA, ADICIONA Y DEROGA LOS ARTÍCULOS 5º. Y 17 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO LEOBARDO ALCÁNTARA MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PT

El que suscribe, Leobardo Alcántara Martínez, diputado de la LXV Legislatura de la honorable Cámara de Diputados, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta honorable soberanía la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto que adiciona una fracción V, recorriéndose las subsecuentes en su orden y se modifica la actual fracción VIII, ambas del artículo 5o; y se modifican las fracciones II y V del artículo 17, todas, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

Los cobros excesivos en las carreteras de cuota y la mala condición de las mismas son una problemática recurrente, como ejemplo, basta mencionar los recientes hechos ocurridos en la autopista Culiacán-Mazatlán en el que se presentó un incremento desproporcionado.

En el caso de la caseta Costa Rica, la cuota para los automóviles pasó de 168 pesos a 236 y en la Caseta Mármol pasó de 146 a 204 pesos, lo que representó un incremento de 40 por ciento.¹ Asimismo, diversos usuarios denunciaron que además del aumento injustificado el deterioro de numerosos tramos de esta autopista es evidente.

Para dimensionar la magnitud del abuso del que son objeto los usuarios de las carreteras de cuota, basta mencionar que, el porcentaje de estos incrementos fue cinco veces mayor a la actualización de 7.8 por ciento autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y que corresponde a un ajuste de acuerdo con la inflación del periodo diciembre de 2021 a diciembre de 2022. Además, dicho aumento debía llevarse a cabo a partir del primero de marzo de 2023 y se realizó casi con veinte días de antelación.²

Ante el incremento injustificado de las cuotas en la autopista la autopista Culiacán-Mazatlán el gobierno federal y los legisladores del Partido del Trabajo no fuimos omisos ni indiferentes, por ello, presenté una proposición con punto de acuerdo para denunciar dicho abuso y por su parte, nuestro presidente Andrés Manuel López Obrador, giró instrucciones para que disminuyeran dichos aumentos.

En este sentido, aunque finalmente se hayan ajustado los incrementos a los montos autorizados por la Secretaría de Hacienda, quedó evidenciada la necesidad de establecer sanciones más rigurosas para que las concesionarias no cuenten con los incentivos de realizar estos incrementos injustificados.

El caso que mencionamos no es un hecho aislado, las quejas sobre los altos costos de las tarifas en las autopistas de cuota y el deterioro de algunas de ellas es una queja recurrente de los usuarios.

Además de ser objeto los abusos de los concesionarios de autopistas de cuota que hemos señalado, las y los mexicanos hemos tenido que cargar con sus pérdidas, basta recordar que en el año 1997, ascendió a 58 mil 123 millones de pesos, de los cuales 21 mil 78.6 millones se canalizaron para el pago a los concesionarios a través de los Pagarés de Indemnización de Carreteras (PIC), pero no sólo eso, dicha deuda se ha tenido que pagar por décadas y entre 1997 y 2007 se destinaron casi 99 mil millones para el pago de intereses del rescate carretero.³

Durante la administración del presidente Andrés Manuel López Obrador no se ha otorgado ninguna concesión carretera, incluso el presidente ha señalado la posibilidad de renegociar las concesiones de mantenimiento de carreteras que se entregaron durante el gobierno de Enrique Peña Nieto por ser desventajosas para el país, señalando que para cubrir el costo de 15 estas, bajo la figura de asociaciones público privadas se destinan 15 mil millones de pesos, mientras que para la atención de toda la red carretera se requieren 18 mil millones.⁴

Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) y del Instituto Mexicano del Transporte señalan que la Red Carretera Nacional al año 2021⁵, se conforma de la siguiente manera:

- 175 mil 526 Kilómetros de carreteras pavimentadas
- 50 mil 743 kilómetros de carreteras federales.
- 102 mil 715 Kilómetros de carreteras estatales.
- 22 mil 67 Kilómetros Otros (municipales, particulares).
- **10 mil 845 kilómetros de carreteras de cuota. En las que se encuentran 1 mil 298 plazas de cobro.**
- 80 mil 31 Kilómetros de vialidades urbanas.
- 529 mil 358 Kilómetros no pavimentados.
- 21 mil 936 Kilómetros de veredas.

De acuerdo a estos datos, cerca de 21.4 por ciento de las carreteras federales cobran peaje. La red de autopistas de cuota se integra por 75 concesiones que abarcan un total de 184 tramos, incluyendo los que se encuentran concesionados al Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), a Capufe (red propia), a Banobras, a gobiernos estatales y a empresas privadas.⁶

Los modelos de concesiones de autopistas que existen actualmente en nuestro país se pueden clasificar en tres tipos:

1. Concesiones: esquema para construir, operar, mantener y explotar carreteras de cuota.

2. Proyectos de Prestación de Servicios (PPS): esquema de asociación público-privada para modernizar caminos existentes libres de peaje.

3. Aprovechamiento de Activos: en el que se integran paquetes de autopistas de altas especificaciones existentes y autopistas o libramientos de cuota por construir.⁷

Durante los gobiernos neoliberales, las carreteras de cuota a cargo de los concesionarios privados, lejos de contar con las condiciones físicas que le permitan a los usuarios transitar con seguridad, se distinguieron por el mal estado en las que se encontraban. Al respecto, basta señalar que, de 2004 a 2013:

“ **El estado físico bueno de la red disminuyó en 14.0 puntos porcentuales**, debido a que de los mil 43 kilómetros calificados en 2004, 39.2 por ciento, presentó buenas condiciones físicas, en comparación con lo registrado en 2013, de 25.2 por ciento. **El estado físico deficiente de las carreteras de cuota aumentó en 3.3 puntos porcentuales**, toda vez que del total de la red evaluada en 2004, 0.9 por ciento registró un estado físico deficiente en comparación con lo registrado en 2013, de 4.2 por ciento.⁸

En ello radica, la importancia y trascendencia de la presente iniciativa en virtud de que tiene por objeto, establecer como causal de la revocación de la concesión la falta de mantenimiento de las autopistas por parte de los concesionarios, así como el incremento injustificado a las tarifas de peaje.

Asimismo, planteamos que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, además de establecer las bases generales de regulación tarifaria se encargue de monitorear que las condiciones de las autopistas concesionadas y las tarifas de las mismas se ajusten a lo establecido por la normatividad aplicable.

Con esta iniciativa buscamos, por una parte, proteger la economía familiar de las y los usuarios de autopistas concesionadas al prevenir cobros injustificados; y además, garantizar su seguridad al procurar las condiciones idóneas de las autopistas.

Para dar mayor claridad sobre nuestra propuesta a continuación presentamos un cuadro comparativo con el texto vigente y nuestra propuesta de reforma:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Texto vigente:	Propuesta de reforma:
<p>Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.</p> <p>I a IV. ...</p> <p>V. Determinar las características y especificaciones técnicas de los caminos y puentes; así como actualizar y publicar cuando se requiera la clasificación carretera en el Diario Oficial de la Federación;</p> <p>VI a VII. Se recorre.</p> <p>VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p>Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles</p> <p>IX. Se recorre</p> <p>Artículo 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. ...</p>	<p>Artículo 5o. ...</p> <p>I a IV. ...</p> <p>V. Vigilar, verificar e inspeccionar que los concesionarios de autopistas mantengan las condiciones de las carreteras conforme a los aspectos técnicos y normativos aplicables;</p> <p>VI a VII. ...</p> <p>VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria, así como la vigilancia del cumplimiento por parte de los concesionarios privados de autopistas de las tarifas establecidas a fin de prevenir cobros indebidos.</p> <p>Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles</p> <p>IX. ...</p> <p>Artículo 17.- ...</p> <p>I. ...</p>

<p>II. No cumplir con las características de construcción y operación, establecidos en las concesiones y permisos;</p> <p>III. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;</p> <p>IV. ...</p> <p>V. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas;</p> <p>VI. a XV. ...</p>	<p>II. No cumplir con las características de construcción y operación, establecidos en las concesiones y permisos, Así como no mantener las condiciones de las carreteras conforme a los aspectos técnicos y normativos aplicables;</p> <p>III. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;</p> <p>IV. ...</p> <p>V. Aplicar tarifas superiores a las autorizadas o registradas;</p> <p>VI. a XV. ...</p>
---	--

Por lo expuesto y fundado presento a consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona una fracción V, recorriéndose las subsecuentes en su orden y se modifica la actual fracción VIII, ambas del artículo 5o; y se modifican la fracciones II y V del artículo 17, todas, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Primero. Se adiciona una fracción V, recorriéndose las subsecuentes en su orden y se modifica la actual fracción VIII, ambas del artículo 5o; y se modifican las fracciones II y V del artículo 17, todas, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 5o. ...

I. a IV. ...

V. Vigilar, verificar e inspeccionar que los concesionarios de autopistas mantengan las condiciones de las carreteras conforme a los aspectos técnicos y normativos aplicables;

VI. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria, **así como la vigilancia del cumplimiento por parte de los concesionarios privados de autopistas de las tarifas establecidas a fin de prevenir cobros indebidos.**

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles

IX. ...

Artículo 17. ...

I. ...

II. No cumplir con las características de construcción y operación, establecidos en las concesiones y permisos, **Así como no mantener las** condiciones de las carreteras conforme a los aspectos técnicos y normativos aplicables;

III. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;

IV. ...

V. **Aplicar** tarifas superiores a las autorizadas o registradas;

VI. a XV. ...

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 Aumento de infarto en la autopista Culiacán-Mazatlán, sube un 40 por ciento la tarifa de peaje, < <https://www.debate.com.mx/sinaloa/culiacan/Aumento-de-infarto-en-la-autopista-Culiacan-Mazatlan-sube-un-40-la-tarifa-de-peaje-20230208-0016.html> > Consultado el 14 de febrero de 2023.

2 Informa SICT actualización de tarifas 2023 en autopistas de cuota federal luego de un año sin incremento, 7 de febrero de 2023, <https://www.gob.mx/sct/prensa/informa-sict-actualizacion-de-tarifas-2023-en-autopistas-de-cuota-federal-luego-de-un-ano-sin-incremento?idiom=es>

3 Hernández, G. S, Concesiones carreteras en México, una aproximación a su productividad económica como medida de desempeño, Instituto Mexicano del Transporte,

< <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt497.pdf> > Consultado el 14 de febrero de 2023.

4 “AMLO revisará contratos carreteros que desfalcan al país” El Sol de México < <https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/amlo-revisara-contratos-carreteros-que-desfalcan-al-erario-7397329.html> > Consultado el 14 de febrero de 2023

5 “ Red Nacional de Caminos”, Gobierno de México, < <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos> > Consultado el 14 de febrero de 2023

6 Programa Sectorial de Comunicaciones 2020-2024, Diario Oficial de la Federación, 2 de julio de 2020, < https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5596042&fecha=02/07/2020 > Consultado el 14 de febrero de 2023

7 Planeación de transporte”, <https://cofemersimir.gob.mx/expediente/13744/mir/32470/anexo/930375> Consultado el 14 de febrero de 2023

8 Auditoría de Desempeño: 13-0-09100-07-0410 DE-030, Auditoría Superior de la Federación, < https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2013i/Documentos/Auditorias/2013_0410_a.pdf > Consultado el 13 de marzo de 2023.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, el 14 de marzo de 2023.

Diputado Leobardo Alcántara Martínez (rúbrica)