



Palacio Legislativo de San Lázaro, 25 de julio de 2007.

Transcripción de la reunión de trabajo de la Comisión de Transportes de la Honorable Cámara de Diputados, LX Legislatura, llevada a cabo hoy miércoles en el salón C de Los Cristales.

El diputado : Muy buenas tardes, compañeros diputados, integrantes de la Comisión de Transportes. Vamos a dar lectura al orden del día para su aprobación.

El primer punto del orden del día es:

Lista de asistencia

Declaración del quórum legal.

Lectura y aprobación del orden del día.

La aprobación de acta de la reunión del 28 de junio de 2007.

Asuntos turnados a la Comisión de Transportes en los meses de junio y julio.

Asuntos generales

Clausura del mismo.

Los diputados que estén a favor del orden del día en su aprobación, favor de manifestarlo en forma económica. Aprobada la orden del día. Le menciono, señor presidente, ya tenemos en este momento mayoría de los integrantes de la Comisión, se sigue pasando lista de asistencia.

Pasaríamos en este caso a la aprobación del acta de la reunión del 28 de julio del 2007.

El diputado : Respecto al acta de la última reunión celebrada en Monterrey con toda oportunidad se les hizo llegar a sus respectivas oficinas, a efecto de que la revisaran y en caso de que tuvieran alguna observación o corrección de la misma nos las hicieran llegar. Informo, señor presidente, que hasta ahorita no tenemos ninguna modificación a la misma, así que tenemos el original, y en caso de que algún diputado tuviera hacer alguna observación, podría tomarse en cuenta para modificación o si no para que considere la posibilidad de aprobarla.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Gracias secretario. Sometemos a la consideración de los diputados, integrantes de la Comisión, en primer lugar que se omita la lectura del acta, en virtud de que



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 1, hoja 2, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

todos cuentan con un ejemplar en su poder, y con esto podemos dar seguimiento. ¿Alguna observación? Si, adelante, diputado.

Diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias, si con todo respecto al acta únicamente comentar en lo que corresponde a la Subcomisión de infraestructura de aeropuertos, la observación es muy breve y muy respetuosa, la súplica de poder encuadrar ese párrafo que está correspondiendo al informe, para que no sea tipificado como informe. Creo que y lo digo, insisto muy respetuosamente, la responsabilidad que deberemos abordar, deberá ser muy cuidadosa y no elevar un comentario a calidad de informe.

Informe, tendríamos que estar tomando en cuenta el análisis, las visitas, las actas que emanaran de las reuniones de trabajo, que debieran llevarse en todo caso en los distintos grupos aeroportuarios, porque estamos hablando de la infraestructura aeroportuaria y no únicamente de los trabajos de la ICM.

En tal virtud, entonces, insisto muy respetuosamente sugeriría, el quedara establecido como los comentarios de nuestro compañero diputado Jesús Ramírez Strabos y no propiamente como el informe que rinde la Subcomisión que atiende estos trabajos. Ese es únicamente mi comentario.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Si les parece, señores diputados, con la aclaración que hace aquí el señor diputado pudiera hacerse la corrección al acta, para que estemos de acuerdo todos en esa caracterización.

El diputado : Una vez hecha la aclaración por parte del diputado Tomás del Toro, el secretario técnico toma nota de esta petición, se hacen las modificaciones en el acta y se somete a su consideración de la misma. Los que estén a favor de esta acta con las modificaciones sugeridas por el diputado del Toro, favor de manifestarlo en este momento. Está aprobada el acta de la reunión del día 28 de junio del 2007.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 1, hoja 3, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Vamos a dar a conocer los asuntos turnados a la Comisión de Transportes durante los meses de junio y de julio.

El diputado : ¿Se podría hacer una relación de los asuntos turnados?

~~El diputado~~ *Jafet Macías (Asesor)* : Se recibieron en total 14 asuntos, diversas opiniones, opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público sobre la iniciativa de los artículos 9 y 11 de la Ley de Aviación Civil del diputado Cruz Humberto López Lena.

Se recibieron los comentarios del diputado Ramírez Strabos, que emitió durante la reunión pasada, se turnó para conocimiento de la Comisión copia de acuerdo del estado de Coahuila.

El número cuatro fue la iniciativa de decreto por el que se reforma la fracción XIII del artículo 17 de la Ley de Caminos y Puentes Federales y Autotransportes Federales, que la propone el Congreso del estado de Sonora.

Se recibieron diversas opiniones de SCT, de Marina, de Sedesol, de Semanarp, de Función Pública y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público sobre la iniciativa del diputado Alejandro Delgado Oscoy.

En número 11 se recibió un proyecto de decreto, por el que se expide la Ley de Fomento para el uso de la bicicleta en zonas metropolitanas, que la propone el diputado Villanueva Albarrán Gerardo de la fracción parlamentaria del PRD.

Un punto de acuerdo para conocimiento de la Comisión, que solicita al gobierno federal realice diagnóstico técnico y financiero y económico, del tramo de la autopista México-Tuxpan, en el tramo Pirámides-Tulancingo, y la expide el Congreso del Estado de Hidalgo.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 1, hoja 4, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Se exhortó por parte de la Comisión Permanente, como asunto número 13, señalar deficiencias, opiniones y elaborar propuestas para incorporarlas al Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, propuesta por los diputados Carlos Ernesto Navarro López y María del Carmen Pinete Vargas. La fecha límite para meter estas propuestas y modificaciones es el ocho de septiembre del 2007.

Y finalmente, la diputada Monreal Avila Susana, nos remite una solicitud de una ciudadana, para manifestar su inconformidad respecto al servicio de transporte público en Guaymas, Son., entonces solicita la intervención de la Comisión.

El diputado *Aguilar Jiménez* : Sobre esta información si hubiera alguna pregunta que hacer para aclaración de estos asuntos que han llegado, si les parece, entonces todos estos obviamente se van a canalizar a las Subcomisiones para efectos de que como grupos los empiezan a tratar en su oportunidad.

El diputado *Dávila García* : Pasaríamos entonces el siguiente punto del orden del día, sobre los diferentes documentos que llegaron a Comisión. Pasamos a Asuntos Generales, si hay algun ccompañero que quiera participar favor de hacerlo en este momento.

El presidente diputado *Rubén Aguilar Jiménez*: Habría algunos asuntos que estaban aquí de alguna manera pendientes derivados de tratamientos anteriores, que algunos se refieren a alguna cuestión de información.

Por lo que se refiere a trabajos internos de la preparación que en esta Comisión se debe hacer, para estar debidamente y oportunamente preparados para los trabajos que siguen sobre el asunto de los temas que me van a tocar, una vez que se vea el asunto del presupuesto, pues hay una mecánica qued se ha implementado aquí con la idea de captar la atención de ir recibiendo oportunamente de manera temprana el conocimiento de estos asuntos.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 1, hoja 5, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Aquí el compañero Yafed va a hacer una comunicación de un método que pensamos que se puede implementar, para efectos de empezar a organizarnos en esto.

Srto. Técnico Ruben Mendoza
~~El diputado~~

: Si, señor presidente, señores diputados, por instrucciones de la presidencia y para estar preparados con anticipación a la próxima presentación del Presupuesto de Egresos de la Federación, que debe llegar a Cámara alrededor del mes de septiembre, el presidente nos instruyó para que con la anticipación preparáramos algún tipo de mecanismo electrónico que permitiera que todos los diputados, no sólo de la Comisión sino de todos los diputados, senadores, gobiernos estatales, presidentes municipales, con toda oportunidad pudieran presentar a la Comisión sus propuestas a efecto de que estuvieran registradas debidamente y pudiéramos tener una mejor y mayor participación en la integración del presupuesto.

Si recordamos brevemente, el año pasado fue una cuestión muy atropellada, muy accidentada, a pesar de que 18 mil millones se elevó la cantidad presupuestaria a 30 mil, 12 mil millones que es bastante, hubo poca participación realmente en la cuestión sobre todo de priorizar las obras a nivel estatal y municipal en muchos casos.

Eso provocó que la Comisión como tal, recibiera muchísimas observaciones de gobiernos estatales, en el sentido de que, si bien no había sido aprobado su presupuesto planteado por ellos, tampoco se dio a respetar la priorización que ellos tenían.

En ese sentido...

(sigue turno 2)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 2, hoja 1, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... se había respetado la priorización que ellos tenían. En ese sentido la presidencia nos instruyó y con nuestro asesor y un par de compañeros, prestadores de servicio social con la Cámara, en una exposición de power point muy breve, le van a dar el documento a efecto de que ustedes lo conozcan, lo valoren, si tienen alguna propuesta de modificación la hagan y en su caso, si están de acuerdo se aprueba, para que ya la Comisión tal desde esta fecha, a un medio y medio de que este ejercicio se empiece a realizar en Cámara, estemos preparados con toda anticipación. Entonces si les parece los compañeros.

El diputado *Dávila García* : Le damos el uso de la voz a Yafet para que nos haga la presentación, por favor.

~~El diputado~~ *Yafet Macías* : Gracias diputado Dávila. Gracias presidente. A continuación vamos a presentar la forma de cómo ingresar a nuestra página de Internet, casi la mayoría de la información que surge de las reuniones, se ha vertido ahí, entramos a través del portal de la Cámara de Diputados, a Comisiones, es la ruta que seguimos para entrar al micrositio de la Comisión de Transportes.

Una vez que hayamos entrado a la página de la Comisión, donde se presenta el directorio de todos los integrantes, viene en PDF las listas por subcomisión, si alguno la necesita de manera urgente, en cualquier parte la puede imprimir, todas las leyes relativas al transporte. La agenda legislativa con la que estamos trabajando, los foros y los eventos, vienen fotografías, vienen resúmenes de lo que se ha hecho, galerías de imágenes, viene el PEF 2007, por ejemplo, que se trató para el ejercicio fiscal 2007.

Y hay un vanner que es el Presupuesto de Egresos de la Federación con el que vamos a trabajar. A partir de ese vínculo, cada diputado, cada ciudadano y cada gobernador, podrá meter con una contraseña todas las propuestas que considere necesarias para el proyecto de egresos del ejercicio fiscal 2008. Dejo la voz a Patricia y a Johnatan, compañeros del servicio social.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 2, hoja 2, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El ciudadano

Johnatan

: Hola, muy buenos días. La presentación es la siguiente, este es un sitio en el cual van a poder ustedes trabajar su presupuesto de egresos, como les comentaba mi compañero Yafet, aquí todo va a entrar desde un logiado, que nosotros conocemos que es, introducir un ... y un password más aparte su cargo, esto es para mayoría de identificación en el sistema. Esa es la página principal, como hace rato la mostramos, al momento en que se le da clic en lo que es la parte de cargo, se desglosa una gama de cargos que cualquier persona puede obtener, sea administrador, diputado, senador, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, un jefe de gobierno, un gobernador, presidente municipal, delegado o un ciudadano en sí.

Cuando alguno de estos datos no se capturaron se pide que los ingresen. Después del logiado se le da la bienvenida a la persona con su nombre y su cargo, esta es su pantalla, en la cual vamos a poder dar de alta alguna propuesta, algún proyecto ejecutivo, algún mantenimiento de obras, vamos a poder tener consultas y modificaciones de las mismas obras que se introduzcan, un reporte global y la opción de que ustedes puedan modificar su password más adelante, para que no exista ningún problema de que el password puede haber estado mal.

Se da una alta de propuestas. Esta es la pantalla, se meten los cuatro tipos de infraestructuras que se manejan: lo que es ferroviaria, marítima, carretera y área. Se escoge cualquiera de las cuatro y a su vez se escoge cualquier estado.

Al momento que se escoge un estado, el tipo de obra, o sea una infraestructura carretera, se va a desglosar una gama de opciones, lo que es conservación de carreteras, alimentadoras, o caminos rurales, conservación de carreteras, construcción y modernización y programas de empleo. Dependiendo del estado se va a desglosar otro menú con todos los municipios de ese estado.

Al último, ya dependiendo lo que hayan escogido, se les va a pedir unos folios, lo que es, el suelo de derecho de vía, proyecto ejecutivo, evaluación ambiental, un costo que ustedes quieran ingresar o que



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 2, hoja 3, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

soliciten más bien hacia la Comisión. Y además si ustedes conocen su registro ante hacienda, se les pide que lo ingresen, se guarda.

Lo mismo va a pasar tanto en proyecto ejecutivo, se va a pedir lo mismo que anteriormente, sedesglosan los estados, dependiendo de la infraestructura, se desglosa las superinfraestructuras, y al último lo que diferencia de una propuesta, de un proyecto ejecutivo, es de que nada más se pide el número de folio del proyecto ejecutivo y el costo generado.

En mantenimiento de obras es exactamente lo mismo, que las anteriores, la única diferencia es que aquí ya no vamos a pedir folios, lo único que pedimos es un costo de esa obra y la descripción.

En consultas y modificaciones nada más se desglosa una pantalla similar a ésta, en la cual van a venir la fecha, cuándo se ingresó, el tipo de infraestructura, el tipo de obra, el estado y municipio, la descripción que se da. Se tiene folio y se van a introducir los folios, el costo que se está solicitando y el costo que ha sido asignado.

Tenemos consultas y modificaciones, estas consultas pueden ser directamente sobre la misma obra o modificar la obra. Si en cierto momento les faltan folios ingresarlos ahí.

El reporte global, nada más es igual a la pantalla anterior, pero sin consultas ni modificaciones, y eso sería todo.

~~El diputado~~ *Safe Macías* : En general, diputados, el objetivo es tener una respuesta en tiempo real de las solicitudes que viertan todos los diputados, los 500 diputados, los 128 senadores, los gobernadores y cualquier ciudadano de una forma ordenada y dando un poco de prioridad. No es un sistema de planeación, pero lo que si queremos es al menos organizar en forma clara y transparente para la ciudadanía y los diputados todo el sistema de solicitudes que se vierten de la preparación del Presupuesto de Egresos.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 2, hoja 4, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Daivila García

El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Muchas gracias. ¿alguna duda sobre este proyecto que nos presenta? Con todo gusto, le damos el uso de la palabra al licenciado.

El diputado Santiago López Becerra: Gracias, buenas tardes. Miren compañeros, yo creo que es muy importante, el año pasado tuvimos una situación muy complicada y conflictiva, en la cuestión de que los proyectos no venían completos y nada más se enunciaba la obra o proyecto, pero no tenía el sustento suficiente, y previo un día antes aquí amanecimos viendo proyectos y a fin de cuentas pues no pasaron.

Yo creo que es muy importante que los proyectos que tengamos, estén sustentados debidamente, ya lo hacía notar aquí el joven a través de su proyecto ejecutivo, de otra manera no es factible que se le de curso a esta situación. Y después vienen los problemas, y después dicen que los de la Comisión quién sabe qué hacemos.

Entonces yo creo que si sería conveniente que ahorita hay tiempo suficiente, tengamos muy presente que deben estar bien sustentados, hasta que llegue el proyecto ejecutivo para que la obra sea viable, eso es todo, compañeros.

Daivila García

El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Muchas gracias diputado Santiago López. Diputado Alejandro por favor.

El diputado *Delgado Osroy* : ... unas preguntas, la primera sería si el diputado Marcos Salas está enterado sobre este esquema de consulta, que es el coordinador de la Subcomisión de infraestructura carretera.

Daivila García

El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Le preguntaríamos al secretario técnico, ¿si ya tiene conocimiento el diputado Marcos Salas?



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 2, hoja 5, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El

: En este momento se está dando a conocer a todos los integrantes de la información, por supuesto.

El diputado *Aguilar Jiménez* : Y no es para infraestructura de egresos, es para todo, o sea se trata de que establezcamos un esquema para que la Comisión le llegue la información y las propuestas de todas las posibilidades institucionales o no institucionales del país, para que esta Comisión tenga información oportuna y poder armar una propuesta y una decisión, para que no nos vaya a suceder lo de la vez pasada, que estuvimos prácticamente incitando a los diputados y a los miembros de la Comisión a que procesen la información.

Porque al final nos va llegar la tarea, que le corresponde a la Comisión, entonces no especifica el tema de infraestructura específicamente de carreteras sino todos los temas...

(sigue turno 3)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 3, hoja 1, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... que le van a caer a la Comisión de Transportes.

Entonces esto sería un método que nos permitiera a través de este sistema recabar información y que lleguen al conjunto de la Comisión, las informaciones y las propuestas incluso de los gobiernos de los estados.

El diputado Delgado Oscoy : Si, la pregunta la hago, porque seguramente el 90 por ciento de lo que va a caer en esta base de datos, va a ser de infraestructura carretera. Así lo vivimos el año pasado y seguramente así va a ser éste. Y más aun añadido, que los secretarios de esta Comisión no estábamos enterados de este formato, y qué bueno que lo hayan dado a conocer en la Comisión, porque seguramente pudiéramos haber aportado muchas cosas en este nuevo formato que ya lo habríamos llegado a la Comisión y lo hubiera presentado algo ya mucho más específico con algunos detalles con la experiencia que hemos vivido, principalmente el diputado Marcos Salas, porque como ya lo dije vamos a tener el 90 por ciento si no es que más en demanda estructura carretera.

Y digo esto, seguramente sucede porque no hemos tenido comisión previa de la Comisión, no nos hemos entrado en la mesa directiva desde hace mucho tiempo, entonces yo convocaría también para que nos convocara a su vez a que tuviéramos esa reunión previa que no hemos tenido últimamente. Gracias.

El diputado Aguilar Jiménez: Si, podríamos incluso esta preparación de carácter espiroídico, podría plantearse como un inicio que debe estar sujeto a modificación, cualquier cosa que se considere más especializada y con mayor información e cualquiera de las Subcomisiones o temática, pues poder acudir aquí con los compañeros, para que se modifique y se adecúe de la manera más perfectanete y así poder funcionar.

Esta es una preparación prácticamente de trabajo burocrático, pero puede ser perfeccionado exactamente con la intervención de todos los compañeros. Entonces estaríamos sujetos a que nos aporten ideas, que acudan a la oficina y pudiéramos modificar esta presentación para perfeccionarla.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 3, hoja 2, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado Davila García : ¿Me permite hacer una propuesta a todos mis compañeros diputados? Que esta presentación que hizo Yafet, nos la pueda hacer llegar a todos los integrantes de la Comisión, que revisemos todos la conveniencia, las modificaciones que podamos hacerle al mismo y la remitamos a la secretaría técnica y que ésta los pueda incluir, y que en una próxima reunión discutamos el asunto ya en otra mesa de trabajo y que le demos la aprobación, y que esto lo dejemos como una presentación y esto sea nada más con carácter informativo y no se aprueba. ¿Si están de acuerdo con esta propuesta?, ¿les parece bien?

El diputado Davila García: Bien, adelante.

Davila García

El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Pasaríamos entonces a darle la voz al doctor Carlos Augusto Colina, que es el director de Estudios Macroeconómicos y Sectoriales del Centro de Estudios de Finanzas Públicas del Congreso de la Unión, con el fin de que nos de una información importante.

El doctor Carlos Augusto Colina: Gracias diputados por la invitación, como comentaban, nosotros venimos del Centro de Finanzas Públicas y por una solicitud nos pidieron que hiciéramos un breve análisis de cuál es la situación actual del rescate carretero y de la política de cielos abiertos que se está proponiendo y que sería el objetivo de esta plática.

Y por obviedad de tiempo nos vamos a ubicar en términos muy generales, como se ve este programa, cuál fue el antecedente que lo generó y los problemas que se presentaron cuando se tomó la decisión de otorgar estas concesiones de tramos carreteros importantes al sector privado.

Nos remitimos a lo que hoy conocemos como el programa de rescate carretera FARAC, esto tiene su antecedente en términos muy generales de la administración del presidente Salinas. Cuando él inicia su administración se tenía en ese momento 224,200 kilómetros de carretera, de la red carretera total nacional y e los cuales únicamente 45,300 kilómetros eran de la red troncal federal, es decir, estamos hablando de



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 3, hoja 3, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

aproximadamente el 20 por ciento del total de la red carretera, únicamente 30 por ciento correspondía a la red federal troncal.

Y esto obligaba a una cantidad de inversiones verdaderamente importante, y ante la falta de recursos presupuestales para poder desarrollar todos los programas de inversión en el sector carretero, fue cuando se toma la decisión en ese momento de dar en concesión al sector privado 52 autopistas de las más importantes e iban a tener una vigencia de concesión hasta por 50 años.

Sin embargo, durante todo este proceso, en 1986 y casi 10 años después en 1997, estas empresas concesionarias ya habían empezado a presentar una gran cantidad de problemas financieros, se habían endeudado con el sistema bancario para poder adquirir estas concesiones, y el flujo vehicular no fue el que se esperaba, empezaron a presentar problemas ya de carácter financiero, y esto finalmente pues llevó a que se tuvieran adeudos de más de 57,750 millones bancarios, a los cuales ya no podían hacer frente estas empresas concesionarias.

Y esto finalmente lleva al gobierno a que de las 52 autopistas que se habían concesionado originalmente, se rescataran 23 de estas 52, y esto tuvo las siguientes implicaciones financieras. El gobierno asume por una parte, la deuda bancaria que tenían en ese momento los concesionarios por 36,600 millones, que es la deuda bancaria que asume el gobierno, todos esos pasivos; y por otra parte, tiene que indemnizar a los concesionarios cuando el gobierno retome esas carreteras por un monto de 21,100 millones de pesos.

Es decir, en ese momento en 1997, el rescate le cuesta al gobierno 57,700 millones de pesos. Al final del año, al cierre de 1997, el costo total del rescate ya había ascendido a 58,100 millones de pesos y al cierre del 2006 el monto ya del rescate, con todos los pasivos que se fueron generando entre 97 y 2006, ya había ascendido a 178,300 millones. En menos de 10 años el crecimiento de la deuda fue de más de 200 por ciento.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 3, hoja 4, mca

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Y todos estos pasivos han generado intereses por casi 100 mil millones de pesos, 98,700 millones. Esto lo que ha costado actualmente el rescate carretero. 178,300 millones de pasivos y casi 100 mil millones de intereses que se han generado.

Y esto en el presupuesto pues ha llevado a que se tengan que hacer asignaciones para los requerimientos financieros que necesita el fideicomiso de rescate carretero, es un fideicomiso que administra actualmente el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.

Y cada año se tienen que estar dando asignaciones, para que opere este fideicomiso, en 2001 se asignaron 7,600 millones; en 2006, 1,300 millones. Entonces cada año, si vemos la evolución que están teniendo estos requerimientos financieros, vemos que han tenido años, por ejemplo, el año 2002, cuando se tuvieron que asignar más de 25 mil millones para que operara este fideicomiso. En 2004 también llama la atención se asignaron casi 15 mil millones de pesos, mientras que ya en los siguientes dos años, en 2005 fueron solamente 2,700 y el año pasado se asignaron para la operación del FARAC únicamente 1,300 millones.

En conjunto todo este proceso de requerimientos financieros, asciende en este momento a 161,478 millones hasta el cierre de marzo de este año. Y esto representa...

(sigue turno 4)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 4, hoja 1, mgg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... millones de pesos, 161 mil 478 millones hasta el cierre de marzo de este año.

Y esto representa el 1.7 por ciento del PIB. Esa es la dimensión que tenemos de los requerimientos que se han venido acumulando para que pueda operar este fideicomiso.

Ahí vemos los requerimientos asignados a este fideicomiso en el periodo enero-marzo de 2006 y 2007. En 2007, en el primer trimestre, hubo un incremento respecto a igual trimestre del año pasado de solamente 6.2 por ciento.

Pero de manera acumulada vemos que esto ha sido creciente. Han pasado de 102 mil millones a 161 mil millones al cierre de marzo de este año. Y ahí vemos cuánto es lo que ha venido representando esto del PIB, que no ha habido cambios importantes, en el año 2000 representaban estos requerimientos, los saldos, el 1.8 por ciento del PIB total del país y en 2007, hasta el primer trimestre, pues representan el 1.7 por ciento del producto.

O sea, realmente no ha habido cambios importantes respecto a lo que representa esto del PIB.

Y ya más adelante, ahí vemos cómo han venido evolucionando los saldos históricos de los requerimientos financieros del fideicomiso y vemos cómo se han incrementado desde 102 mil millones en el año 2000, a 168 mil millones, al cierre de 2006.

Esto es lo que ha implicado todo este proceso de rescate carretero.

De estas 23 carreteras que rescató el gobierno y que en términos de kilómetros representan 5 mil 300 kilómetros, una parte se le dio a Capufe para que lo administrara, 900 kilómetros, y la otra parte, 4 mil 400 kilómetros, lo está administrando directamente el fideicomiso, el Farac. Y para eso son los requerimientos financieros que se le asignan al fideicomiso, para que pueda operar estas carreteras.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 4, hoja 2, mgg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Entonces, por una parte, Capufe está operando una parte de las 23 carreteras que rescató el gobierno y otra parte la está administrando el Farac a través de Banobras.

En este momento lo que está planteando es un nuevo esquema de concesión, las de esas 23 carreteras que originalmente había rescatado el gobierno, lo que se está planteando ahora es nuevamente regresar una parte de estas carreteras ya saneadas, al sector privado para que las pueda operar.

Y este es el punto en el que en este momento está este proceso. O sea, ya se sanearon algunos tramos carreteros importantes y ahora lo que se pretende es nuevamente darlos en concesión al sector privado y en donde en el proceso de licitación pudiera participar cualquier empresa, inclusive las mismas que en su momento no pudieron administrar las que se les dieron en concesión y que prácticamente quebraron.

Ya en este momento se han dado algunas concesiones que quizá no valdría la pena detallar, pero el total de adjudicaciones ahorita equivale a mil 496 millones de dólares y ya se otorgaron en concesión hasta lo que va en lo de 2007, 712 kilómetros y en donde pues ahí podemos ver cuáles son los concesionarios que han ganado estas licitaciones. Está el Grupo Omega ... Inbursa, el Grupo Peninsular y que también pudieran participar inclusive empresas extranjeras, que es ahorita el proceso en el que se estaría en este momento, la posibilidad de que puedan participar en este proceso de licitaciones compañías extranjeras, para la adjudicación de lo que queda pendiente.

En términos generales esto es lo que ha sido el programa del rescate carretero y quizá más adelante, si gustan, se les comentaría lo de la política de cielos abiertos que se está proponiendo para el servicio de carga y qué problemas pudiera generar esto para el sistema de carga aeronáutico del país, si esto implicaría abrir los cielos a la competencia ya de manera abierta, con las desventajas que tendría actualmente el sistema nacional, principalmente frente a Estados Unidos.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 4, hoja 3, mgg

Entonces, en lo que respecta al Farac en términos muy generales, es lo que llamaría la atención y quedamos abiertos por su hubiera algún comentario, a reserva ahorita de que pudiéramos ver la política de cielos abiertos que es la propuesta que se está haciendo y que es otro tema totalmente diferente.

Dávila García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Si algún diputado quisiera hacer alguna pregunta sobre esta información, para profundizar.

El diputado *Paredes Rodríguez* : Si, gracias. Nada más para hacer algunas preguntas, que nos pudieran precisar algunos datos de lo que nos acaban de informar. Dentro del análisis que puedan ustedes hacer de la planeación financiera que pueda estar haciendo el Farac actualmente respecto a la deuda de las concesiones que están vigentes, cuál es, a su punto de vista, el plan financiero que tienen ellos para ir abatiéndose la amortización de sus deudas.

La segunda sería, si tienen información respecto al programa que esta administración ha anunciado reconcesionar algunos tramos carreteros o autopistas de cuota. Tengo entendido, por lo que he escuchado del mismo secretario, que ya inició este programa y cuántas de estas nuevas autopistas se han ya licitado y cuál es la opinión del Centro de Estudios respecto de este programa. Básicamente es todo.

Dávila García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Concedemos el uso de la voz al doctor Carlos Augusto, para que conteste las preguntas y al diputado Francisco Javier Paredes.

El doctor Carlos Augusto : Si, respecto al plan financiero, en realidad el gobierno, inclusive, aunque esto no tiene un costo adicional al presupuesto, porque lo que se está requiriendo para amortizar y pagar los intereses del programa original de rescate, son recursos que se están obteniendo de los peajes que reciben las carreteras que está administrando actualmente el gobierno a través de Capufe y a través del Farac, vía Banobras.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 4, hoja 4, mgg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Todos esos recursos que se están obteniendo por peaje de estas carreteras, son los que se están utilizando para poder amortizar el costo de la deuda.

Entonces, en estricto sentido, esto no requiere recursos adicionales del presupuesto, en estricto sentido. Si lo queremos ver de otra forma, pues esos recursos de peaje que están entrando a las carreteras que administra el gobierno a través de estos dos organismos, son recursos que deberían de enterarse al gobierno, cosa que no está llegando porque se están utilizando para pagar la amortización.

Entonces, es un proceso de largo plazo. Lo que vemos es que ha sido muy poco lo que se ha logrado amortizar y como ha ido incrementándose el rescate, pues vemos que por eso ha ascendido la deuda desproporcionadamente y el costo financiero que implica esto, en cuanto a intereses que se han venido pagando.

Entonces, el gobierno va a seguir en este proceso de liquidación de pasivos, con lo que le sigan representando los recursos de peaje que va a seguir manteniendo con las carreteras que no se terminen de adjudicar. En este momento, hasta lo que va de este año, solamente se han adjudicado 213 kilómetros. Realmente es muy poco todavía de lo que se pretende adjudicar y esto ha representado para el gobierno ingresos por 6 mil 853 millones de pesos, de la reconcesión.

Ya comentábamos las empresas que han participado y a las que se les han adjudicado, pero no podría decir ahorita quiénes han participado, pero sí tenemos ya los datos de las adjudicaciones y que era lo que veíamos en este cuadro-resumen. Básicamente se le han otorgado a esta empresa Omega, una a Inbursa, otra a Grupo Peninsular y otra a ...

...



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 4, hoja 5, mgg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

De la reconcesión, si, perdón. Estos son proyectos nuevos, tramos nuevos que se han adjudicado, que son
702 ...

(sigue turno 5)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 1, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... de la reconcesión. Éstos son proyectos nuevos, tramos nuevos que se han adjudicado, que son 712.2 kilómetros. La reconcesión son los 213 kilómetros de los que hablábamos. No sé si esté en el cuadro anterior o más adelante. Vemos ahí algunos tramos que ya se han adjudicado. En total son 213 kilómetros.

El principal concesionario es una empresa Conitsa; son 75 kilómetros de esos 213 y realmente el programa de reconcesión apenas se está iniciando porque todavía el 95 por ciento está en proceso de licitación y no se han dado a conocer las licitaciones. Es muy poco realmente lo que en este momento se ha adjudicado; estamos hablando solamente de 213 kilómetros y han sido tramos relativamente pequeños. Las grandes autopistas que se van a reconcesionar son las que están pendientes.

Todo el proceso de licitación yo creo que se irá dando a conocer de manera gradual.

El diputado Javierla García ¿Alguna pregunta más que tengan los compañeros diputados? El diputado Tomás del Toro.

El diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias. Más que una pregunta es un comentario, una reflexión. En la pasada plenaria tuvimos el diálogo, la convivencia con un grupo de compañeros trabajadores del Sindicato de Capufe y precisamente se hablo de reflexiones porque creo que todos hemos sido testigos de esa práctica de concesiones-rescates, concesiones-rescate y nuevamente concesiones que seguramente no nos alcanzamos a explicar.

Si por un lado bien es cierto que podemos entender que la tendencia apunta a esas prácticas, en el momento en el que quien lo paga es el usuario y la economía no está en un estado tal como para poder ejercer tales combinaciones, volvemos a caer en el punto de falta de explicación.

No quisiera ser disco rayado e invocar el ejemplo de la autopista de El Sol, que es cara, que es intransitable, que es prácticamente una ruleta rusa porque salimos pero no sabemos si vamos a llegar. Mejor quisiera



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 2, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

hablar de Chamapa-La Venta, que es carísima, que está concesionada. También quisiera hablar del nuevo tramo del estado de México que es Texcoco-Peñón donde también son muchas casetas que es carísima la suma de cada una de ellas y que ya está teniendo los mismos síntomas que la de El Sol, es decir, está ondulada, se está sumiendo, la tienen que estar reencarpetando, es cara en exceso.

Conclusión. Cuando el personal de Capufe realizaba estas obras eran de un espesor mayor, la técnica era tan aceptable como los materiales al grado de que a estas fechas todavía están trabajando, mientras que, por el otro lado, aquéllas que son nuevas ya llevan dos ejercicios de pavimentación, ya tienen varios eventos de mantenimiento e, insisto, son caras en exceso.

Entonces la duda es: cuál es el punto de vista de su institución para que, después de tener todos estos datos, haya, exista el empeño de seguir las concesionando, cuando contamos con maquinaria, con personal especializado, con la tecnología suficiente, pero sobre todo con la experiencia sufrida.

El ciudadano *Dr. Carlos Augusto* Yo creo que ustedes son los más indicados para evaluar si este proceso de rescate, saneamiento financiero y nuevamente concesión es viable. No creo que nosotros, como Centro, pudiéramos emitir una opinión en ese sentido. Pero es obvio y yo creo que ante lo obvio cualquier comentario saldría sobrando.

No solamente es regresar algunas de las carreteras concesionadas que se rescataron en aquel momento, en 97, sino que todos los nuevos proyectos, que son los que comentábamos, son los que se están licitando en este momento. Toda la política de inversiones en nuevas carreteras son las que nuevamente se están dando en concesión, independientemente de las que se van a regresar.

Sería regresar nuevamente a 85, ante las necesidades de inversión, de cuantiosas inversiones, y ante la imposibilidad de que eso se pueda hacer con recursos del gobierno; es nuevamente darle al sector privado la



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 3, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

concesión de autopistas federales, con la posibilidad de que puedan participar incluso empresas extranjeras y las mismas que en su momento fueron concesionarias del rescate de 97.

La bursatilización que comentaba el diputado es una alternativa y quizá, si tenemos unos minutos, pudiéramos hablar de cuál sería este proceso.

Todo apunta a que se van a seguir concesionando estas nuevas construcciones de carreteras al sector privado en el futuro, con los riesgos que esto pueda tener. Estamos en el mismo punto de hace 20 años y quizá en 10 años más estemos hablando una vez más de los mismos problemas, de quiebre financiero de las empresas que en este momento están recibiendo estas concesiones, que son hasta por 30 años.

Si recordamos el proceso anterior, la concesión era hasta por 50 años y en menos de 10 años ya estaban en quiebra financiera casi la mayoría de las empresas que recibieron estas 52 autopistas en concesión. 23 tuvieron que ser rescatadas, casi la mitad y las más importantes.

Ahorita, que son tramos relativamente pequeños y algunos de ellos con poco flujo vehicular, pudieran presentar muchos mayores problemas que, por ejemplo, la autopista de El Sol, que era una de las más importantes. Pensemos qué podría pasar con estos tramos que se están concesionando y quizá en menos de 10 años estemos en el mismo punto de que hay que rescatar otra vez éstas. Resulta muy obvio si esto es viable o no es viable. Yo creo que la experiencia ya nos da la respuesta.

El diputado *Davila García* Muchas gracias. Le damos el uso de la palabra al diputado Alejandro Oscoy.

El diputado Alejandro Enrique Delgado Oscoy: Tengo entendido que la opinión de ustedes respecto de este nuevo proceso no es viable. Quiero que me lo aclare bien porque creo que es importante lo que usted está diciendo hoy para la visión de la Comisión.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 4, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Primero preguntar si conocen plenamente a fondo lo que se está diciendo. Que me aclare si así es como lo estoy entendiendo.

El ciudadano *Dr. Carlos Augusto* Se tiene ya una experiencia, pero no necesariamente podríamos nosotros afirmar que otra vez se vuelva a presentar. Yo creo que la viabilidad de estos proyectos es el estudio de factibilidad que se haya hecho y que realmente se logren los objetivos que las empresas buscan cuando deciden participar en un proceso de licitación.

Pueden ser exitosos; yo creo que ése es el objetivo de cualquier empresa. Que participar en este proceso les reditúe utilidades esperadas. Sin embargo, la experiencia que tuvimos anteriormente respondió a otro contexto, a un contexto totalmente diferente. Se enfrentaron situaciones económicas complicadas que no permitieron que se alcanzaran las metas que originalmente se habían propuesto los concesionarios.

Ni siquiera pudiera yo pensar que fueron malos estudios de inversión ni de mercado. Fueron circunstancias que no se previeron en ese momento y que llevaron a que no se alcanzaran las metas y empezaran a presentarse los problemas financieros que tuvieron casi 10 años después.

Sin embargo, esto no significaría que se vuelva a repetir el mismo esquema en este proceso. Puede haber un mayor control en el proceso de adjudicación bajo otras expectativas económicas que puedan ser más favorables que las que hubo anteriormente y que esto permita que sean exitosos estos proyectos.

Yo no podría afirmar si este proceso es inviable o indeseable. Yo creo que es un proceso que se está dando a partir de los requerimientos de inversión que se necesitan y que las empresas que están ganando las adjudicaciones realmente cumplan con su objetivo, como empresas, al participar en este nuevo proceso. Pero tampoco podríamos ahorita ni siquiera insinuar que esto pudiera fracasar no en 10 años, en cinco, en 15 años.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 5, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Tenemos una experiencia pero no necesariamente podríamos asegurar que se volviera a repetir o que todos los tramos adjudicados sean exitosos; habrá algunos que presenten problemas financieros y es el riesgo de cualquier empresa que participa en un proceso de estos.

El diputado *López Barrio* Primeramente yo quisiera saber si nos pueden explicar cuál es la diferencia entre este nuevo esquema de concesión que es a través de los PPS, con respecto al anterior, con el cual se habían hecho las concesiones originales, porque entiendo que no es el mismo esquema y me gustaría saber cuáles serían las diferencias de fondo en este tipo de concesión y si, bajo el esquema de PPS, se disminuye de alguna manera el riesgo de una nueva crisis en estas concesiones.

Por otro lado, saber si en estos proyectos estamos hablando únicamente de proyectos que ya estaban anteriormente bajo el cuidado del gobierno federal o si son nuevos proyectos también, donde se está creando nueva red carretera ampliando la red carretera.

Por último, si tuvieran la lista de las empresas que fueron originalmente concesionarias, después fueron rescatadas y ahora están en concurso o están buscando nuevamente obtener la concesión o si simplemente es una posibilidad que tendrían las empresas. No sé si pudiera tener una copia de la presentación que hicieron. Gracias.

El diputado *Davila García* Ya tenemos una copia de esa presentación y le damos el uso de la voz al doctor para que dé respuesta al diputado.

El ciudadano *Dr. Carlos Augusto* De las empresas que pueden participar en este nuevo esquema de concesiones, no traemos la lista de cuáles empresas fueron las que tuvieron las adjudicaciones, pero se las podemos hacer llegar.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 6, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Lo que no se limita hasta ahora es la posibilidad de que cualquier empresa que cumpla con los requisitos de una convocatoria abierta pueda participar. Esto yo creo que tendría que ser decisión del gobierno. Pero lo que sí no podrían quizá prohibir es que participen las empresas, aun cuando hayan sido adjudicadas anteriormente y hayan presentado problemas financieros durante la administración de una de las carreteras.

Como no son muchas empresas las que trabajan este tipo de obra, pudieran participar algunas de ellas. Ahora, cuáles de éstas van a buscar nuevamente participar, en este momento no lo sabríamos. Lo que sí es que no se les puede limitar participar en un proceso de licitación y en su momento, si presentan las mejores opciones, se les puede adjudicar. Eso ya sería responsabilidad del gobierno, con los antecedentes que pudiera haber de alguna de estas empresas. Si se van a considerar los antecedentes y por qué llegaron a un punto de quiebra anteriormente pudiera ser un elemento y el gobierno tendría que decidir si se adjudica o no se adjudica a esa empresa. Pero de que pueden participar, sí pueden participar. No creo que jurídicamente hubiera limitaciones.

El nuevo esquema éste de PPS, no sé si la licenciada Barragán, que es la que ha estado viendo este nuevo esquema les pudiera explicar un poco en qué consiste este nuevo esquema de Proyectos de Prestación de Servicios y que lo haría diferente al esquema anterior.

La licenciada Barragán: Buenas tardes. Una de las principales diferencias entre lo que es el Proyecto de Prestación de Servicios es que éste está casi prácticamente dirigido a lo que son las carreteras libres. Una de las cosas es que el tiempo de contratación debe ser fijo, de 15 a 30 años también. Y se supone que ahora, con estos nuevos esquemas de concesiones, hay un nivel más estricto para otorgarlas.

En el anterior proceso de concesión parece que, por decirlo así, fueron más flexibles, no hubo estudios técnicos tan concienzudos y en esta ocasión lo que pretende la Secretaría es precisamente ser un poco más estrictos en cuanto a las valoraciones de peaje, de aforo de las carreteras y que los estudios técnicos y



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 7, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

financieros sean lo más estrictos para poder otorgar este tipo de concesiones. Es principalmente ahí donde radica la diferencia.

El diputado *López Barriga* Yo entiendo que es también esto que llaman pago por servicio o el peaje sombra, que el proyecto puede ir en las carreteras libras, puede ir a varios años, pagando por cada unidad que hace uso de este servicios y se le paga al concesionario que tiene la carretera o quien hizo la inversión correspondiente. Esto genera un compromiso por parte de la propia Secretaría de un pago hasta que se cubra una determinada cantidad.

Entiendo que es un contrato y que debe de tener una serie de reglas. Pero ante qué riesgo nos encontraríamos, considerando la quiebra de las concesiones anteriores porque es un nuevo esquema pero un esquema que también implica ciertos riesgos.

Qué tanto podemos confiar en este nuevo esquema, comparándolo con el otro. Cuáles serían los puntos débiles si el mantenimiento comienza a tener una serie de problemas o si la misma empresa empieza a tener una serie de problemas de liquidez y que esto no vaya a afectar, finalmente, al usuario del servicio.

La licenciada Barragán: Los riesgos prácticamente serían los mismos. Pero aquí lo que debe de responder es que debe ser el estudio técnico y financiero mucho más estricto.

Aquí también las empresas tienen la posibilidad de lo que es la bursatilización de los activos, lo que garantiza un poco el que no haya quiebras en las empresas, porque precisamente ahora las empresas van a estar calificadas por las calificadoras de riesgo, que son principalmente Standard and Poor's y otras, que garantizan siempre el retorno de la inversión. Ese esquema permite tener mayor seguridad ante contingencias que se pudieran presentar.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 8, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado Alejandro Enrique Delgado Osoy: Nada más para ampliar un punto. La gran diferencia que hay en estas concesiones con las anteriores ya las dijo la licenciada, pero principalmente es que es un servicio que te está dando un particular y hay una cláusula muy importante en estos esquemas de servicio y es que si el prestador de este servicio no cumple con el contrato contraído, inmediatamente el gobierno deja de pagarle con esa garantía.

Si el mantenimiento de la carretera, si es acortada la carretera, algún esquema que no quede dentro del contrato, inmediatamente el gobierno tiene la garantía de poder terminar el pago y terminar con el contrato. Ésa es la gran diferencia que hoy se tiene. El gobierno no está pagando, de inicio, ni un enganche, ni está adelantando por la compra de una carretera porque al fin y al cabo no está comprando infraestructura, lo que está haciendo es pagar un servicio que prestan. Ésa es la gran diferencia y creo que es el éxito de las PPS.

No nada más en las carreteras, también en los hospitales y en donde se esté prestando.

El diputado López Barriga ... de la carretera es que se suspende el pago, pero continúa el servicio. Cómo resuelves esa parte. Nada más. Lo entiendo bien, pero creo que sí se debe de ser muy cuidadoso en todo el proceso. Yo creo que es mucho más confiable la adjudicación a través de los esquemas de PPS que efectivamente, a diferencia de los otros, donde otorgaban la concesión y sobre la misma concesión iban obteniendo el pago de la inversión que hubieran hecho. En este caso hacen la inversión y la recuperan a través de los pagos sobre el servicio. El problema es que si el servicio finalmente no es el adecuado y se suspende el pago, cómo obligas a la empresa a que restablezca un servicio de calidad por el cual fue otorgada la concesión o el servicio de PPS.

Lo entiendo. Son parte de los riesgos que tiene cualquier tipo de proyecto de concesión, pero sí creo particularmente que se debe de cuidar mucho, contando con los antecedentes que tenemos y con las cantidades de las cuales se ha hablado ahorita del rescate carretero, que ha sido muy gravoso para el país.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 9, gvh

El diputado Santiago López Becerra: Una pregunta. Creo que ya abordaron algunos temas sobre esto, pero me queda una duda. Hablamos de concesiones de estas vías públicas. Posteriormente vienen problemas financieros dentro de estas organizaciones. El gobierno tiene que rescatar, tiene que hacer la inversión y posteriormente se indemniza, pero no hablamos de algo importante.

Cuáles son los términos en que se hacen estas concesiones porque no hablamos en ningún momento de los ingresos financieros; no más hablamos de deuda. ¿Que no hay ingresos?

El otro caso muy claro ya lo abordaban hace un momento. Si hay cierta norma para ir cubriendo la inversión y demás, pero el estado de las carreteras después de 50 años sí ya está complicado.

Otra propuesta. No me quedan muy claros los elementos que se consideran para la concesión de estas autopistas. En primer lugar ¿se van a concesionar las que son rentables únicamente o realmente cumplen una función social las que son operables? Porque las que no son rentables son las que se le quedan al país y ya que son rentables ya las concesionan. Creo que de ahí es de donde viene el déficit carretero.

Si ustedes se fijan, hablamos de años anteriores y una de las primeras —creo que le faltan algunas hojitas aquí— pero creo que usted mencionó que cada vez es mayor la deuda y no hablamos nunca del ingreso que debe de haber para ir cubriendo esta deuda. Ésos son los dos grandes temas que no me quedaron muy claro. Gracias.

El ciudadano *Dr. Carlos Augusto* Brevemente. Efectivamente ha habido ingresos por las carreteras que el gobierno rescató y que reciben un peaje por su uso. Sin embargo, esos recursos son los que están sirviendo precisamente para ir amortizando la deuda que genera el rescate carretero.

Sí hay ingresos importantes y esto se está utilizando para un fin muy específico: para poder pagar el costo del rescate que en su momento se tuvo que hacer.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 10, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

En este nuevo esquema quizá lo que destaque es que no se está dando la concesión de la carretera, sino la concesión de un servicio, de la prestación de un servicio; el riesgo evidentemente es menor. Es un esquema de participación tripartita, en donde el gobierno aporta una parte de los recursos, que no están determinados. Esto dependerá de cada tipo de proyecto. Otra parte es con crédito bancario y una parte es de capital de riesgo privado.

Uno de los criterios para adjudicar este tipo de obras bajo este nuevo esquema, entre otras cosas, es que el participante solicite el menor monto de recursos públicos, que aporte la mayor parte de los recursos. Y cuando se termina la obra, lo que hace el gobierno es liberar los derechos de vía para que el particular los pueda administrar, bajo un programa de recuperación financiera preestablecido. Y se previene que, en caso de que se recupere la inversión antes de lo que se tenía previsto en el esquema, los excedentes que se estén generando se puedan repartir de manera proporcional entre el inversionista privado y otra parte a Banobras, en su calidad de aportante de los recursos públicos del proyecto y que el gobierno, por otra parte, garantizaría la deuda contratada con la banca, a través de un esquema de aportaciones subordinadas y que este esquema de aportaciones subordinadas garantice que se van a estar pagando los créditos usados del sector bancario para la construcción de estas obras.

Como que se está estableciendo una serie de candados importantes que impidan caer nuevamente en un quiebre financiero a corto o mediano plazo, es quizá lo que hace diferente este nuevo esquema de concesión de servicio o un esquema de concesión de obras.

El gobierno las que rescató va a seguirlas administrando, aquéllas que no se decida regresar nuevamente al sector privado, y los recursos que se vayan generando van a servir para seguir manteniendo este fideicomiso, el Farac, que está vigente y que está operando en Banobras. Para eso están sirviendo realmente los ingresos que se están generando, lo que no implica un costo adicional al gobierno.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 11, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

La diputada Gloria Rasgado Corsi: Buenas tardes. Compañeros, yo estoy entendiendo que a nosotros nos toca trabajar sobre la aprobación de recursos y yo creo que lo que estamos haciendo nosotros es estar aceptando que el gobierno siga teniendo deuda. Mi pregunta es: por qué no exigimos que todos los empresarios entreguen también buenas cuentas en la cuestión técnica.

Hay empresas que han construido en tal parte, le quitan la obra porque dicen que está mal, tal vez, pero le dan otra en otro lugar. Por qué aprobar esto. Por qué no marcar mecanismos para que, en primera instancia, qué voy a licitar y por qué voy a licitar. Por qué le tengo que aceptar a aquél esa licitación. Qué garantías me da de decir que ha construido aquí, allá y acullá y lo ha hecho muy bien.

Eso parece que no lo queremos ver y creo que es el fondo del problema. Si estamos aquí discutiendo que los recursos y las finanzas si dejan o no dejan, creo que estamos hablando de algo que no nos corresponde, en tanto que no vemos el tema a fondo.

Primero tendríamos que ver calidad, quién la hace, dónde la hace. Un ejemplo. Pero si estamos hablando de que le vamos a regresar a la empresa y, que de aquí la saquemos y la mandamos a otro lado, yo creo que las cosas ya no son tan claras. Por ahí debíamos estar yendo para poder decir: la licitación tiene que contar con esto. Y el que no cumpla con estas reglas, hay que aplicarlas. Porque no se le puede estar concesionando a alguien que está fallando y menos cuando estamos viendo que la calidad de la obra no es buena ni para el gobierno ni para los ciudadanos, ni para nosotros, que permitimos eso. Por ahí lo dejo.

El diputado *Darila García* Gracias, diputada. Tomamos nota de su observación. No sé si exista por parte de algún otro compañero diputado algún cuestionamiento. Presidente.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Si les parece, esta información que nos dan aquí los compañeros del Centro de la Cámara por supuesto es punto de partida para que podamos profundizar. Si



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 12, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

algún diputado quisiera, puede ir directamente con ellos. En sus oficinas está el documento de esta información, pero se puede profundizar con ellos aquí en la Cámara.

También es probable que en los siguientes días hubiera alguna iniciativa, como se dio en Monterrey, y que estos temas ameriten que hubiera alguna comunicación y una conexión con una reunión de trabajo en alguna parte, de esta Comisión con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ver si este asunto se considera conveniente o hay alguna iniciativa para que la Comisión de Transporte intervenga en este asunto de las concesiones de carreteras.

Esto quedaría como una información y un punto de partida para cualquier trabajo que realice la Comisión. Creemos que entonces podríamos dar paso al siguiente tema, del que ellos nos van a informar, del asunto éste de carácter aéreo que por supuesto también es una cuestión importante y es un tema que está a punto de que nos llegue.

Que ellos nos pudieran dar esta información para hacer preguntas y estar preparados, hasta donde sea posible, y luego tener el contacto permanente con ellos. Si les parece.

El diputado *Darío García* Va a ser una presentación de otro asunto: transporte aéreo. Quedamos en que la primera presentación la tienen ustedes en sus oficinas. Si existe alguna duda o algún tema en el que quieran profundizar, le pediría al secretario técnico que fuera él el que recibiera esta información y la transmitiera al Centro de Estudios Macroeconómicos y Sectoriales, con el fin de que nos pudieran dar más información o profundizar un poco más en el estudio de estos cuestionamientos, a partir de los diputados, y con esto recibir más información.

Le cederíamos el uso de la palabra a la licenciada Barragán para que nos dé la presentación sobre servicios aéreos.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 13, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

La licenciada Barragán: Fue a raíz de la petición que nos hicieron acerca de las repercusiones que podría tener la política de cielos abiertos. De manera muy general hicimos un análisis acerca de cómo se encuentra actualmente el mercado de aerotransporte de carga, principalmente sobre cómo se encuentra el mercado en la carga transportada en servicio doméstico internacional, que es de alrededor del 58 por ciento, cubierto por empresas extranjeras y 41 por ciento cubierto por empresas nacionales.

Esto se relaciona con lo que es el servicio de carga regular, es decir, con transporte de aeronaves que otorgan servicio civil de pasajeros.

En lo que respecta al servicio de fletamiento, que es el que se contrata para hacer entregas de carga sin que tenga restricciones de horarios, itinerario, vuelo y frecuencia, éste también se encuentra dominado por lo que son empresas extranjeras, que es del 60.9 por ciento y la cobertura nacional es del 39.1 por ciento.

De manera general también se distinguen algunas desventajas que pudiera tener actualmente este mercado debido a que empresas estadounidenses cuentan con subsidios. Una de las partes principales son las relaciones de costos en las empresas.

Por lo general, lo que es el servicio de transporte aéreo casi todo está cotizado en dólares y eso hace un poco más vulnerable a la economía, a pesar de que ahorita se encuentra más estable lo que es el tipo de cambio. Ésa sería una de las desventajas.

Anteriormente hubo ya un intento de cielos abiertos con lo que fue el transporte de pasajeros y prácticamente lo que afecta a esta política es el nivel tarifario, que hace que empresas que son más competitivas, principalmente las extranjeras, tengan tarifas mucho menores a las que las empresas nacionales pudieran en un momento dado hacer frente y eso es lo que, a principios de los 90, cuando se dio la guerra tarifaria en las empresas aéreas, hizo que mucho del programa fracasara y que las empresa se encontraran vulnerables. Igual se vino la crisis del 95 y con eso ya cambió todo esto de la política.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 14, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Resulta que puede ser algo similar en lo que es el transporte de carga aérea mientras no se tengan estudios sólidos sobre la capacidad que pudieran tener las empresas para hacer frente a costos con empresas extranjeras.

A eso se resumiría ahorita la situación, incluyendo también, por ejemplo, costos de combustible que aparentemente son mucho menores principalmente en Estados Unidos, que es el mercado de mayor competencia con México, lo que también hace que muchas veces las empresas mexicanas se encuentren más vulnerables ante esas reducciones muy agresivas a veces en cuanto a tarifas.

Darila García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Una pregunta, licenciada. ¿Esta presentación también la tenemos en nuestras oficinas?

La licenciada Barragán: Sí. Si requieren información adicional sobre estadísticas sobre este tema, se les haría llegar.

Darila García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Pasaríamos a una sesión de preguntas en forma general y si en lo particular alguien tiene alguna otra duda que pudiese enviar por escrito, a través de la secretaria, lo haríamos de su conocimiento. Licenciado Tomás del Toro.

El diputado Tomás del Toro del Villar: Aquí nos queda claro que de darse esta apertura en los cielos, sería el inicio para la caída de nuestra aviación. Se estaría aplicando en el mercado carguero, que debemos aceptar que está subexplotado, no contamos ni con las reglamentaciones adecuadas ni con los incentivos que permitan realmente establecer una actividad sana y remunerativa.

Pero hablar de abrir los cielos, a todas luces es hablar de permitir, de iniciar la pérdida de nuestra soberanía. Precisamente hay todo un código de las libertades del aire que norman perfectamente todo este tipo de acciones y de actividades, en donde si algo es agresivo para el negocio aéreo es precisamente el cabotaje.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 15, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Si bien al respecto hay todo un tema que desarrollar, me parece que sí tendremos que ser muy firmes y muy cuidadosos respecto de todo lo que tenga que ver con esas posibilidades, que so pretexto de activar un negocio o una actividad, valga la redundancia, también nos empieza a erosionar esa actividad aeronáutica.

Precisamente tanto el capitán Ramírez Estabros como nuestro compañero Del Valle Toca tienen muy claros esos conceptos y se está desarrollando una iniciativa para que, vía los comentarios, análisis, discusiones y finalmente acuerdos de la Comisión, pueda tener la forma suficiente para ser expuesta y entonces acordada.

Posterior a agotar este tema, yo quisiera pedir también la palabra para un tema totalmente distinto.

Davila García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: ¿Se la podemos dar en asuntos generales? Si. No sé si alguien más tenga alguna pregunta en relación a este tema aéreo. Diputado Francisco.

El diputado Francisco Javier Paredes Rodríguez: Nada más para saber si dentro de los estudios que hizo el Comité sobre este tema, detectó una iniciativa ya abierta del gobierno federal para implementar alguna política pública sobre este tema o todo se está basando en simples especulaciones o declaraciones o qué tipo de situación es la que vivimos actualmente.

La licenciada Barragán: Actualmente no hay nada oficial. Todo parece ser que por el momento es como una especie de especulación de un comentario que se hizo en Estados Unidos y que existe la posibilidad de que el secretario de Comunicaciones plantee este tema. Pero aún no hay nada oficial sobre esto.

El diputado Alejandro Enrique Delgado Osoy: ... la posición del gobierno federal. Así es.

Davila García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Que tome nota el secretario técnico de que éste es un acuerdo, si están de acuerdo los integrantes de la Comisión, de que se elabore un escrito dirigido a la



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turnos 5, 6, 7, 8, hoja 16, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al licenciado Luis Téllez, que tenga el sentido de esta propuesta que hace Alejandro, donde tomamos la prevención y no una medida correctiva posterior.

Si están de acuerdo, favor de manifestarlo en forma económica. Muy bien. Entonces hacemos este escrito, señor secretario, para hacérselo llegar al secretario del Comunicaciones y Transportes y con esto se tome nota de la inquietud por parte de los diputados integrantes de esta Comisión.

Si existe algún otro comentario en relación a este tema. Si no existen comentarios. Perdón...

(sigue turno 9)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 9, hoja 1, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... de la inquietud por parte de los diputados, integrantes de esta Comisión. Si existe algún otro comentario con relación a este tema. Si no existen comentarios... perdón.

El diputado : ...

El diputado *Davila Garcia* : Yo aquí les pediría... pasaríamos, en este caso...

El diputado *Aguilar Jimenez* : Ya nos permitimos defender sus posiciones conocidas públicamente. Entonces va a hacerse aquí una comunicación a la Secretaría para que haga una comunicación oficial a esta Comisión sobre este tema, ya, de los *cielos abiertos*. No sé si quisiera usted comentar o informar algo sobre ese asunto para ya dar por terminado.

El diputado *Ramirez Sabros* : Perdón por la demora, vengo del trabajo de otra Comisión. Sí, es un tema, escuché que se pide la información, pero sería conveniente, yo quisiera presentar a consideración de la Comisión, incluso un punto de acuerdo que pudiera presentarse en la Comisión Permanente para eliminar esta posibilidad de negociación de *cielos abiertos*.

Déjenme nada más comentar algo en una trampa que hay en el lenguaje. Cuando se hable de *cielos abiertos*, los americanos entienden una cosa y nosotros otra. Generalmente, cuando se refiere al tema o preocupa a México el tema de *cielos abiertos*, es en la relación bilateral con Estados Unidos por la desigualdad en la aviación de Estados Unidos y el tamaño de la aviación mexicana. Entonces *cielos abiertos* para los Estados Unidos significa *cabotaje*, perdón, que puede haber mayores aerolíneas que vuelan a México y a hacer liberalizaciones en horarios, etcétera y *cielos abiertos* para México significa *cabotaje*, es decir, que no pueda un avión extranjero volar de un punto A a un punto B mexicano y que dentro del territorio nacional se haga lo mismo que hace con los barcos.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 9, hoja 2, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Sin embargo, el tema *cielos abiertos*, en ambos casos, significa mayor liberalización del tema aéreo, y no podemos en este país tener una mayor liberalización en el tema aéreo en tanto nuestra aviación no se fortalezca y sea competitiva, cuando menos en términos... en ninguno de los casos. Se ha utilizado la liberalización de los bilaterales, muchas veces, como agenda de cambio o carta de cambio para temas que tienen que ver con la liberalización del aguacate mexicano y para una serie de cuestiones y se ha ido liberando el convenio bilateral.

De tal manera que cuando se habla de estas presiones, que ya se están ejecutando entre Europa y Estados Unidos, hablar de las presiones de liberalizar los cielos significa menores oportunidades, en cualquiera de los terrenos, menores oportunidades para la aviación nacional. Por eso es muy importante esto que hoy la Comisión decide y me gustaría, incluso, que pudiéramos avanzar en un punto de acuerdo, que se presente como una posición de la Comisión, hasta en tanto, nuestra aviación nacional está en condiciones de mayor competitividad. Muchas gracias.

El diputado *Darila García* : Si están de acuerdo, compañeros, serían dos puntos: una carta emitida a lo que sería la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, en un segundo término, un punto de acuerdo firmado por todos los integrantes de la Comisión de Transportes en este mismo sentido. Creo que todos concordamos con el diputado Stabros que pudiese ser de esa manera. Le cedemos el uso de la palabra al diputado...

El diputado *Delgado Obcoy* : ... habría que aclararlo, porque primero, en lo que nos habíamos puesto de acuerdo era pedir la información y aclaración si era en ese sentido. Entonces teniendo esa información ya podemos hacer el punto de acuerdo, porque si mandamos las dos cosas, estamos pidiendo información y ya estamos señalando. Yo creo que habría que hacer una de las dos cosas o las dos cosas pero una tras la otra.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 9, hoja 3, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado *Davila García* : Yo entiendo y así se planteó. Serían dos documentos totalmente diferentes: uno, en el primer sentido sería, mostrar la preocupación que tiene la Comisión con relación a este tema, en el cual todos concordamos y, posteriormente a la respuesta del mismo, sería el punto de acuerdo en el cual se exhortaría al Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a tomar este tema muy en cuenta.

El diputado *Ramírez Stabros* : De hecho, esto que estoy proponiendo salió en la junta que tuvimos en Nuevo León a propuesta del diputado Del Toro, que fuésemos más allá y que la propia Comisión, antes de cualquier cosa, hiciera y propusiera una posición y se debe primordialmente a que efectivamente este gobierno no es la excepción, es una tentación permanente la liberalización de la aviación, es permanente, por tanto, una posición del Congreso, en este sentido, lo habíamos incluso previsto en la reunión de la Comisión que hubo en Nuevo León. Serían dos cosas totalmente diferentes. Sin esperar información a cambio porque ya la sabemos, el tema viene de muchos años, es una cuestión antigua.

El presidente diputado *Davila García* ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: El diputado Del Toro y, enseguida, el diputado Alejandro.

El diputado Tomás del Toro del Villar: En este caso ya estaría yo un poco contra el tiempo, no es en este tema. Tenemos nosotros información sobre, propiamente, el comportamiento de la aviación, tanto en Europa como en Estados Unidos, obviamente se percibe cuál ha sido la estrategia para irse apoderando de la actividad aeronáutica, y como lo comenta el diputado Stabros, México no es la excepción, por el contrario, es un plato muy atractivo, muy fuerte. Pero no podemos dejar de ver que es una detonador de la economía nacional y que de acuerdo a nuestra geografía es vital y nos ofrece realmente actividad que genera ingresos, negocios, fuentes de empleos, mano de obra especializada, etcétera, es la puerta al primer mundo y que no podemos dejarlo de ver.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 9, hoja 4, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

En este sentido, lo que yo quisiera comentar es en asuntos generales, fuera de este tema. No sé si mi compañero, ¿quieres hacer uso de la palabra sobre este tema?, para que me pueda regresar.

David García
El presidente diputado ~~Rafael Aguilar Jiménez~~ ... Alejandro.

El diputado *Delgado Cebal* : Solamente en el sentido que podamos, primero, hacer un paso y luego el otro, que eso es lo que a mí me interesaría. Yo le creo al diputado Stabros, lo que le estoy diciendo... él que está... comentando, pero si nosotros tuviéramos una respuesta o positiva o negativa o abierta la posibilidad, tendríamos el sentido del punto de acuerdo ya muy bien claro, y es más, si la propia Secretaría necesitara el respaldo para que eso se negara, la tendría de la Comisión y pediríamos de la Comisión Permanente también o, en su caso, si es en el momento ya del Pleno de la Legislatura, pues que sea así, pero yo diría que se respetara esa parte de que primero pidiéramos la posición de la institución que es la SCT, teniendo la información de acuerdo en ese sentido, entonces ya entablar el punto de acuerdo, si es que está de acuerdo el diputado Jesús Stabros.

El diputado *Ramírez Stabros* : Si me permiten, nada más en esta discusión. Es que es un tema de fondo porque tiene que ver más con una posición del Congreso sobre el tema, que con una posición del Ejecutivo sobre el tema. El asunto sobre *cielos abiertos* es un tema constante en todos los gobiernos, porque la presión, sobre todo del gobierno de Estados Unidos sobre este tema es tremenda.

De tal manera que yo considero que incluso si se quieren ver las cosas desde esa posición, la posición del Legislativo ayudaría, incluso, a nuestro Ejecutivo a tener una posición mucho más firme en ese sentido con gobiernos extranjeros. De tal manera que vale mucho la posición del Legislativo como tal, más allá de la opinión que pueda tener el Ejecutivo. El Ejecutivo, es muy probable que diga que no es cierto.

Pero este asunto es relevante desde hace muchos años, lo sabemos, es como ha ido funcionando esta desventaja que tenemos en la aviación en muchos sentidos y no es nuevo para este gobierno. La presión la



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 9, hoja 5, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

está sintiendo igual que los anteriores, de tal manera que hace falta una posición del Legislativo al respecto. Por eso digo que es necesario...

El diputado *Davila García* : Me permiten... algo los dos compañeros diputados. Si me permiten, hablamos de dos documentos totalmente distintos. Uno, en el cual le pediríamos o le daríamos a conocer la preocupación. Si recibimos una respuesta positiva en ese sentido en donde nos diga que efectivamente está este tema en el aire, nosotros ya contestamos sobre el punto de acuerdo que vamos a elaborar.

Si fuese en forma negativa que este tema no está siendo considerado por la SCT, le pediríamos al diputado Ramírez Stabros que se incluyera este comentario en el punto de acuerdo en donde, de alguna manera, creemos que están en lo correcto al hacerlo de esta manera y que esto no interrumpa la elaboración del punto de acuerdo y tampoco lo del documento que con esto pudiesen solventar las dos opciones. ¿Les parece bien? Estableciendo esta cronología. Esto resolvería ambos problemas. Le damos el uso de la voz, si es sobre el mismo tema, al diputado.

El diputado *López Barriga* : Ya nada más para también cerrar. Yo creo que son efectivamente dos puntos distintos y no se trata de prejuzgar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, simplemente de fijar la posición de esta Comisión ante el Congreso y entonces la posición del Legislativo sobre un tema que nos preocupa y que ha sido constante y que además está en el debate, porque esto aquí nuestro compañero Jesús lo ha comentado ya públicamente y esto se ha discutido públicamente, se ha ventilado públicamente.

Creo que una posición del Congreso es muy sana, independientemente de que se pida información. No tenemos nosotros por qué adelantarnos a esperar que nos manden información y después ver si mandamos un punto de acuerdo. Ésa es la posición del Congreso y en eso tenemos absoluta libertad y responsabilidad sobre el tema para fijar una posición.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 9, hoja 6, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Darila García

El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: El diputado Santiago López.

El diputado Santiago López Becerra: Muy claro, un punto. Es importante que el Congreso tome una postura...

Muy claro, un punto. Es importante que el Congreso tome una postura...

(sigue turno 10)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 10, hoja 1, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... de otra manera, posteriormente al paso que vamos, va a venir otro condicionamiento, no van a dejar pasar los transportes de carga si no abrimos el espacio aéreo, entonces va a ser una postura más complicada.

Yo creo que es muy importante y sugiero que a la brevedad demos los tiempos, analicemos detenidamente el acuerdo, para que quede muy clara la postura del Congreso y evitar posteriormente ésta así como que nos van a tomar... del pescuezo, se sale, te dejamos pasar tus transportes de carga, trailers en este caso, pero abres el espacio aéreo. Entonces va a ser una cuestión muy difícil de determinar, mejor de una vez que quede muy clara cuál es la postura del Congreso, de otra manera qué hacemos compañeros, nos cierran la parte norte de toda la cuestión de transporte de carga, le van a poner predicamentos y le van a poner condiciones que nos la va a resolver, entonces, van a decir, o le sueltas ahí o le amarramos acá, qué hacemos.

Yo creo que antes de que otra cosa suceda, hay que poner muy claro este asunto y la postura del Congreso, independientemente de otros términos. Gracias.

El diputado *Darío García* : Si no hay otra intervención, me gustaría que pasáramos a asuntos generales, que fuese el diputado Del Toro el que iniciara para poder solventar su punto, enseguida Alejandro.

El diputado Tomás Del Toro del Villar: Muchas gracias, compañeros. Esto creo que es un tema que tenemos muy en la mente, está bastante fresco, más bien deberíamos decir bastante caliente, estamos hablando del reglamento metropolitano.

Creo que todos estaremos realmente siendo portavoces de las inquietudes de quienes somos representantes y a los distritos a los que pertenecemos, hay una efervescencia y quiero subrayar, creo que hay un perfecto acuerdo, aunque a muchos no les parezca cómodo, el que debe respetarse, las velocidades, el que tienen que tomarse en cuenta, el uso del cinturón de seguridad, no estacionarse en determinados accesos, etcétera.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 10, hoja 2, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Pero hay un punto, que la gran mayoría coincide, en que es un abuso y que definitivamente es nuestra responsabilidad participar para disminuir o cancelar este impacto, y me estoy refiriendo a lo que corresponde a la polarización de los cristales.

Número uno, no es para que se vea bonito el vehículo, sino para que le cueste más trabajo, al ratero, romper el vidrio, porque a todas luces que el que cuente con esa película, antes con una bujía se rompía facilísimo, hoy ya cuesta un poco más de trabajo. No nos garantizan ponernos un guardia por vehículo ni de ningún tipo de esquema de seguridad adicional, pero eso sí, le quitas los vidrios oscuros, que no es para que se vea bonito, sino para tu seguridad, para que no sepa quienes vienen adentro y los puedan asaltar, para que no se vea si dejaste tu cartera, tu bolso, si trae estéreo o qué equipo traes adentro. Esa es nuestra seguridad, pero ya es parte de los cuestionamientos.

Pero, si yo compré un carro que de fábrica salió con los cristales oscuros o entintados, ahora tengo que pagar otra cantidad adicional para que no me afecten en el diario transitar, es decir, me están sumando, una actividad, una gestión en donde me voy a tener que ir a formar, voy a tener que llenar un formato, voy a tener que presentar mi identificación, la factura de mi vehículo, comprobante de domicilio, presentar mi cinco últimos pagos de tenencia, y entonces pagar más de tres salarios mínimos diarios para que me den una tarjeta de circulación que diga, que en efecto, el carro que compré tiene vidrios oscuros.

Finalmente si es que eso es y deberá aplicar así, creo que deberemos pronunciarnos, deberemos, muy respetuosamente les sugiero, formular un exhorto tanto al gobierno del Distrito Federal como al gobierno del Estado de México, en donde si esto ha de ser, señores, que sea una gestión gratuita, o en su defecto, que no se toque el punto de los vidrios polarizados, porque insisto, está en juego nuestra seguridad.

Finalmente creemos que esto tiende a ser como aquel impuesto que ustedes recordarán, 2000, 2001, 2002, cuando se compraba un vehículo, se pagaba una sobre cuota para el registro del automóvil, hoy seguimos sin tener un registro federal de automóviles, pero también les preguntaría, ¿a cuántos les regresaron esa cantidad que fue retenida? A nadie.

Av. Congreso de la Unión, 66; Col. El Parque; Deleg. Venustiano Carranza; C.P. 15969 México, D.F.;
Edificio E, Nivel 4, Ala Sur; Edificio A, Basamento; Tel. 5628-1300 exts. 1404, 54038



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 10, hoja 3, nm

Entonces, si el problema se llama economía, si nuestro compromiso es cuidar el poder adquisitivo, si finalmente somos la voz del pueblo, me parece que no nos podemos hacer de lado, insisto, muy respetuosamente poner a consideración de esta Comisión el poder generar un exhorto, si bien se ha de tener que llevar a cabo ese trámite, señores, que no lo tenga que pagar el usuario. Únicamente, compañeros.

El diputado *Dávila García* : ... otro punto de acuerdo...

El diputado *Aguilar Jiménez* : ... está una proposición.

El diputado *Aguilar Jiménez* : La intervención del compañero incluye una propuesta sobre este asunto, si ya dio opinión sobre eso.

El diputado *Dávila García* : Ahí sería cuestión de celebrar una propuesta, de un punto de acuerdo, y si hay alguien que se quiera adherir al mismo... integrantes de los integrantes de la Comisión de Transportes que estén interesados.

El diputado *Delgado Oscoy* : En este caso, precisamente, como no hay un indicador portátil que te permita saber el porcentaje de polarización que tienen tus cristales, entonces surge una alternativa, que es, si tu camioneta, que normalmente son camionetas, trae vidrios oscuros, tú vas a tener que llevar tu documentación ante una ventanilla para demostrar que tú compraste un carro así, pero deberás, después de satisfacer esos requisitos, pagar 186 pesos para que te expidan una tarjeta de circulación con la leyenda de que sí traes vidrios oscuros.

El diputado *Dávila García* : El diputado Ramírez Strabos.

El presidente diputado Jesús Ramírez Strabos: Absolutamente de acuerdo y me adhiero al punto, nada más que hicieron una respetuosa sugerencia, hay una Comisión del Distrito Federal y a mí me parece que...
Av. Congreso de la Unión, 66; Col. El Parque; Deleg. Venustiano Carranza; C.P. 15969 México, D.F.;
Edificio E, Nivel 4, Ala Sur; Edificio A, Basamento; Tel. 5628-1300 exts. 1404, 54038



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 10, hoja 4, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

o de alguna manera tuviéramos que ser muy respetuosos con la Asamblea Legislativa que fue la que aprobó este reglamento, por tanto, debiésemos de tener cuando menos cuidado, que sea por las instancias adecuadas este exhorto, esta preocupación nuestra a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, nada más para cubrir estas formas, aunque el fondo, efectivamente yo estoy absolutamente de acuerdo en que no puede un reglamento hacer como que aplicar la ley retroactivamente en ese sentido, al que ya compró un carro ahora tendrá que pagar derechos de otro tipo para poder circular, cuestión que es, desde mi perspectiva, un tema retroactivo, pero habrá que ser muy cuidadoso nada más en la forma y todo lo que ellos sugieren.

El diputado Davila García : Si les parece también, que sea... sea el responsable de ver cuál es el camino correcto, cuidar las formas y en base a eso, trabajemos en un documento para presentarlo.

El diputado Aguilar Jiménez : Si les parece, miren, éste no puede quedar más que en una opinión de criterio que evidentemente está en contra de que... quizá la anécdota puede ser de que a la mejor quien redactó ese asunto vio que antes los asaltantes iban adentro del vehículo, cubrían con negro sus cristales para traer metralletas y asaltar a los transeúntes, aquí resulta al revés, entonces ya los ciudadanos que circulan, pueden recibir el asalto de cualquier persona que se pare en crucero, en un alto, asaltan aprovechando que ven todo.

Ese tipo de cosas son de tipo simple, pero yo creo que pudiendo hacer aseveraciones de carácter abstracto, pudiéramos decir que en esta Comisión de Transporte hay una inquietud por los efectos tan irracionales de ese tipo de regla, que no es problema ni competencia legislativa, ni de un empleado, ni de nadie, simplemente es una cuestión que hay que comentar lo que dice el diputado y que todo mundo comenta en la calle.

Me parece que en esos términos podría hacerse una comunicación a las autoridades que están aplicando esta cuestión en atención a que la población requiere que alguien les diga que están equivocados.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 10, hoja 5, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado *Delgado Osorio* : ... el documento, un exhorto, un punto de acuerdo, porque no puede ser nada más un comentario así... no existe eso. Le encargáramos al secretario técnico que revisara cuál fuese el mecanismo para hacer llegar, porque no creo que sea así de simple.

El diputado *Darila García* : Sería un exhorto al gobierno del Distrito Federal, y efectivamente si es materia legislativa el punto.

Srio Técnico Rubén Mendoza
~~**El diputado**~~ : De hecho tomamos nota, por supuesto lo hacemos, les informo que justamente ayer terminó un diplomado sobre gestión, en la cuestión metropolitana, hay una comisión ordinaria de la Cámara que es de Desarrollo Metropolitano, obviamente a través de ellos precisamos como sugieren los diputados, la forma en que debería presentar esta situación. Con mucho gusto.

El diputado *Darila García* : Sí, quiero pensar que se puede hacer, inclusive, en comisiones conjuntas, exhorto por parte de la Comisión de Transportes y otra por parte de lo que es la cuestión de desarrollo metropolitano, y con eso pudiésemos cubrir...

(sigue turno 11)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 11, hoja 1, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... diputados en la forma en que debería de presentar esta situación. Con mucho gusto.

El diputado *Darío García* : Sí, yo quiero pensar que se puede hacer en comisiones conjuntas, exhorto por parte de la Comisión de Transportes y otra por la de Desarrollo Metropolitano. Con eso pudiésemos cubrir después en forma conjunta.

¿Algún otro punto del orden del día? Diputada.

La diputada *Luna Monquía* : Es para solicitar a ustedes su opinión y en su caso su respaldo para que las aerolíneas tengan mayor supervisión en cuanto a la atención de los usuarios y de los servicios que otorga.

Una situación que me tocó vivir a través de un familiar que vive en Estados Unidos. Adquiere allá su boleto de ida y vuelta; llega isn mayor contratiempo a México y a la hora de regresar, lo acompañamos al aeropuerto –esto con la línea aérea *Mexicana de Aviación*– y al llegar a la ventanilla le dicen que el vuelo está cerrado porque no llegó en las tres horas que se solicita con anticipación para los vuelos internacionales. No es eso el motivo principal sino que ellos ya habían vendido todos los espacios para ese vuelo.

A este familiar, además de que no le respetan el vuelo porque ella ya había pagado la ida y vuelta, le habían fijado un día y una hora, le cobran 300 dólares por persona para poderle dar otro día el vuelo. ¿Entonces qué clase de servicio y qué clase de atención está dando esta empresa a quienes visitan el país? Yo creo que no es válida esta actitud, y es algo real, es algo que yo viví, que me toco acompañar y que esta familiar no era la única persona afectada sino más de 10 personas que en el transcurso del tiempo que estuvimos ahí les hicieron lo mismo, los regresaban de la ventanilla y les hacían pagar una cantidad extraordinaria por ese vuelo.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 11, hoja 2, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Les pido su respaldo para que podamos preparar un punto de acuerdo, se solicite que se verifique el servicio y la atención que se le está dando otra vez a los usuarios a través de las aerolíneas, que no solamente sea a esta mexicana sino que sea a todas.


El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Bien, vamos a tomar en cuenta el punto de acuerdo y veremos su viabilidad con el secretario técnico. Diputado Alejandro Delgado Osoy quería tomar la palabra.

El diputado Alejandro Enrique Delgado Osoy: ...

El diputado Jesús Ramírez Stabros: ... Hay dos cosas en este tema. Yo creo que sí es delicado. Incluso se han presentado hechos de corrupción seguidamente, pero poco tiene que ver... les decir, la Ley es clara en ese sentido. La Ley ha sido muy clara y que yo conozca no hay ninguna iniciativa de ley que pueda modificar esas condiciones hasta ahorita; las condiciones en las que están operando algunas aerolíneas donde la propia Ley prevé algunas libertades para la cuestión de comercializar sus espacios.

El tema se hace, el tema de corrupción que sí se presentan, que sí se pueden presentar sobre todo en la documentación de pasajeros, se presentan por la parte de algunas de las personas que están en los despachos para favorecer a uno en perjuicio de otro que tuviera ya su boleto, sobre todo cuando los aviones van llenos.

Hay un problema que también están contemplado en la Ley y que se puede hacer dentro de los márgenes de la Ley, un problema de sobreventa de los espacios que hay en los aviones. Este problema de sobreventa de los espacios que hay en los aviones, proviene también de un asunto que tiene que ver con las agencias de viajes y con el problema de que bloquean a la gente, a los usuarios, por ganarse comisiones, no permite a los usuarios viajar y muchas veces dicen que ya va lleno el avión y los aviones en realidad vuelan vacíos.

Eso ocasiona problemas para los usuarios y problemas para las aerolíneas, por eso se permite y está el tema ahí de un porcentaje, de un margen de sobreventa.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 11, hoja 3, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Ahora, el asunto está perfectamente contemplado en la ley. Yo sugiero respetuosamente que el tema, si es localizado –por ejemplo si es un aeropuerto específico y se puede hablar de corrupción ahí– haya una denuncia, mejor dicho, por la vía de la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Profeco para esos efectos.

Desde aquí, hay problemas serios por los horarios. Por ejemplo, a partir de los atentados terroristas del 11 de septiembre, hay un registro de pasajeros –implantado por Estados Unidos y sobre todo cuando vuelan de Estados Unidos para acá o de aquí a Estados Unidos– una norma donde los vuelos se convirtieron en un tema de seguridad nacional, por tanto hay un registro de pasajeros que tiene que autorizar la policía de Estados Unidos por lo que tienen que revisar quienes vienen y hacer toda una investigación.

Por ello cierran los vuelos una hora antes de que salgan, porque entonces ya no puede llegar la autorización de la policía para que ese avión pueda volar por el espacio aéreo de los Estados Unidos. Por tanto, sí es cierto esas restricciones a los pasajeros, sí están contempladas. Se armaron también en las consideraciones de los convenios bilaterales y son condiciones que en los vuelos internacionales Estados Unidos pone.

Supongo que debe ser de Estados Unidos para acá o de aquí para Estados Unidos esta situación pero sí existe esa situación desde el 11 de septiembre, es conocida y ese sería mi comentario porque hacer un punto de acuerdo en ese sentido, estaríamos también haciendo un punto de acuerdo en contra de la Ley de Aviación sin una iniciativa, sin una posición clara.

Dávila García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~:... ¿Sobre el mismo tema?

El diputado *Dávila García* : No, ya sobre el punto general. Estaríamos de acuerdo diputada en relación a esta propuesta que usted hace. Sería el secretario técnico quien buscaría la forma más viable de poder hacer llegar su inconformidad y su problema que tuvo con Mexicana de Aviación en que se



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 11, hoja 4, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

podiese buscar alguna solución, que no sería a través de un punto de acuerdo, como lo menciona el diputado Ramírez Stabros. Pasaríamos a otro punto general.

El diputado Alejandro Enrique Delgado Osoy: Sí, muchas gracias. Nada más comentarles y hacerles una invitación. Desde la Legislatura anterior y en esta, a partir del 26 de abril, se presentaron iniciativas para la creación de las Administradoras Costeras Integrales Sustentables, que son las ACIS, por tal motivo en la subcomisión de Transporte Marítimo, hemos venido analizando estas iniciativas para que posiblemente a muy corto plazo podamos estar aprobando en el próximo período de sesiones.

Es por eso la importancia de realizar y dinamizar más este tema en un foro nacional, para poderlo discutir, escuchar los diferentes temas de los gobiernos tanto municipal, estatal y federal como los involucrados en las organizaciones civiles, principalmente de la marina deportiva y asociaciones de diferentes actividades portuarias.

Es así que el próximo 23, 24 y 25 de agosto, se llevará a cabo el Primer Foro Nacional de las ACIS en Cozumel, así es que estamos invitando tanto la presidencia como esta coordinación, a que asistan a este foro nacional.

Habrà el avión desde el jueves, está arreglada ya la cosa de la habitación allá y regresaríamos a partir del sábado. La actividad principal empieza el jueves en la noche y termina el sábado a medio día, con la presentación de las conclusiones de las mesas de trabajo. Las invitación estarán llegando a partir de hoy y durante toda esta semana sus correos electrónicos a manera de archivo y después ya físicamente seguramente, pero yo les pediría que nos acompañaran.

Es un tema muy importante para los gobiernos municipales, para los gobiernos estatales costeros y para el gobierno federal ya que hoy no puede administrar las costeras, el gobierno federal por una parte de infraestructura obvia y hoy con esta figura jurídica se está proponiendo que sean los municipios a través de



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 11, hoja 5, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

una asociación junto con cada uno de estos estados, administrar, fomentar el turismo, la marina deportiva y también por supuesto adherirse de recursos a través de cobros anuales.

Están interesados muchos estados y más municipios en este tema. Hacemos la invitación para que nos acompañen los diputados integrantes de esta Comisión y que podamos participar, expresar y entender un poquito más el tema de las ACIS. Muchas gracias.

Darío García
El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~ Agradecemos la invitación que nos hace el diputado Alejandro Delgado Osoy y pasamos al siguiente punto.

Rubén Aguilar Jiménez
El diputado ~~Alejandro Enrique Delgado Osoy~~: Nada más. Los que estén interesados en asistir, que confirmen su asistencia aquí en la oficina del...

(sigue turno 12)



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 12, hoja 1, ill

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... muchas gracias.

El diputado Francisco Dávila García: Agradecemos la invitación que nos hace el diputado Alejandro Delgado Ocoy, y pasamos al siguiente punto.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: A ver, nada más. Los que estén interesados en asistir, que confirmen su asistencia aquí en la oficina de la Comisión de Transporte. El compañero, diputado.

El diputado Francisco Dávila García: Okey. Adelante.

El diputado *Franco Melgarejo* : Comentar también a esta comisión, lo que comentaba el diputado Tomás, en relación con el famoso Renave, y otra vez un nuevo impuesto. Vamos, prácticamente es así.

Comentar y checar, si es posible a través de la secretaría de esta comisión. La SCT tiene un acuerdo de reemplacamiento cada tres años, ese reemplacamiento es para actualizar el padrón nacional. Llevamos ya tres reemplacamientos y ese padrón no está actualizado. Asimismo también se repiten números de series de placas, que eso no permite, incluso, que el padrón esté actualizado. Tenemos otro gasto cada tres años y que este año y el año que entra fluctúa entre 700 hasta mil 200 pesos sobre el reemplacamiento, sería la subcomisión de multimodal, transporte multimodal. Para que nos revisara este punto señor presidente, para ver si es tema importante para checar cómo va actualizado el padrón ante la SCT, a nivel nacional del parque vehicular.

El diputado Francisco Dávila García: Okey. Vamos también a otra de las solicitudes del diputado, y el secretario técnico también será él responsable de elaborar.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 12, hoja 2, ill

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Le pediríamos al diputado que se concentre en las oficinas para profundizar esta información. Si, otro comercial, nada más antes del diputado. Hay una invitación que es urgente dar a conocer aquí.

Hay una reunión de trabajo del Comité Nasco, México. Nasco es una organización particular de transporte multimodal, que va a tener una reunión importante en Tampico. Es para el día 2 y 3, básicamente le corresponde a la subcomisión de transporte multimodal este asunto.

El diputado Lemarroy no está presente. Aquí el compañero diputado que es miembro de esta comisión, aceptó integrarse. De acuerdo con las reglas de la Cámara pueden asistir cinco diputados y un asesor, si hubiera cinco diputados. Es una reunión importante que va a contener..., van a estar ahí por supuesto en transporte multimodal. Luego miembros del puerto de Manzanillo. Va a ser en Tampico, Tamaulipas; pero va a haber organizaciones importantes: puerto de Manzanillo, puerto Lázaro Cárdenas, Casas... de México, American Chambers, Grupo Domos, Nafta, Internacional KSM (Kansas, Siri), San Luis Potosí, puerto interior.

Es decir, una serie de organizaciones de transporte de distinta connotación, ferrocarrilero, de carreteras, y por supuesto, todo lo que tiene que ver con el transporte multimodal e intermodal. Estamos haciendo esta invitación para que puedan integrarse, los que gusten. Aquí tenemos la lista de los que son miembros de la comisión, ésta. La vamos a leer para si hubiera gente que esté interesada.

Le queremos decir que en estas invitaciones donde la gente asiste y se entera, y se informa de los programas del transporte concreto con organizaciones o asociaciones, es importante asistir. Cada diputado, según las normas aquí en esta Cámara, tiene derecho a asistir dos veces por mes, dos boletos de avión al mes con sus viáticos. Obviamente si es en época de trabajo, no el sábado ni domingo porque no se pagan ni playas ni vacaciones, solamente trabajo. Pero estos diputados de esta comisión pueden asistir en cantidad de tres.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 12, hoja 3, ill

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Le vamos a apartar un lugar a Lemarroy, que es el coordinador de la subcomisión, está el diputado y habría tres espacios de diputados.

Aquí el diputado nos hace favor de leer los que son miembros. Si ahorita se apuntaran para que hagamos el oficio hoy para sacarles su boleto.

El diputado Francisco Dávila García: Okey. Es el de: Lemarroy Martínez Juan Dario, que es el coordinador...

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: El dos y tres.

El diputado Francisco Dávila García: Enseguida Jesús Sergio Alcantara Núñez, Gerardo Amezola Fonceca, su servidor, Francisco Dávila García, el diputado Tomás del Toro del Villar, el diputado Antonio del Valle Toca, diputado Rafael Franco Melgarejo, diputado Felipe González Ruiz, diputado Manuel Lizárraga Peraza, Erick López Barriga, Agustín Mollinedo Hernández, Rogelio Muñoz Serna, Elías Romero Guzmán, Francisco Javier Paredes Rodríguez, el diputado Elías Sánchez Cabrales, el diputado Jorge Toledo y el diputado Juan Carlos Velasco Pérez. Ésos son los integrantes de esta subcomisión de transporte multimodal y autotransporte.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Sí. De los presidentes ¿alguno se quiere apuntar? No necesariamente tiene que ser a su condición de multimodal, puede ser cualquier diputado de esta comisión, pero requerimos que ahorita nos digan para hacer oportunamente el trámite.

¿Algún diputado de los presidentes quisiera ir a Tampico en esta reunión?

El diputado : ... el diputado Navarrete.



Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 12, hoja 4, ill

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Muy bien, entonces el diputado.

El diputado : ... Rafael Franco.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: ¿Cómo?

El diputado : Rafael Franco.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Rafael Franco. ¿Algún otro diputado que se quiera integrar, faltarían dos?

El diputado Francisco Dávila García: Pues que lo hagan saber a las subcomisiones.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Si hubiera otro más. Si hubiera otro más que se apunte luego, y si se juntaran cinco podría integrarse algún asesor.

El diputado : Sobre lo que dice el diputado, es importante...

El diputado Francisco Dávila García: La invitación a los diputados integrantes de la subcomisión.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Muy bien.

El diputado Francisco Dávila García: Okey. Eso lo va a hacer también el secretario técnico.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Entonces ya quedaría.... Un punto del compañero.

El diputado Francisco Dávila García: Hay otra...



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 25 de julio de 2007
Turno 12, hoja 5, ill

El diputado *Ramírez Stabros* : ... comentario, reiterando mi solicitud y mi disculpa por haber llegado tarde, lo sé, no pretendo modificar ni reiterar puntos.

Nada más que sobre el tema del informe de la subcomisión, que yo mandé y presenté, es un asunto que no son mis comentarios. Es un tema que comentamos en Nuevo León, que se aprobó en Nuevo León, incluso integré las cosas que en Nuevo León se pidió en la propia reunión de la comisión.

Es nada más el asunto que quedó como una propuesta que quedara como comentarios de Jesús Ramírez Stabros en el acta, y no fue así. Es un tema que se había aprobado en Nuevo León y que tal cual como se dijo en Nuevo León, así lo presenté con los agregados que me instruyó la comisión. Entonces, no pretendo revivir el tema pero, pues bueno, ni modo.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: De todas maneras podríamos hacer una reunión luego de nuestros diputados, para que afináramos la redacción acá.

El diputado : Muy bien.

El diputado Francisco Dávila García : Si hay algún otro asunto general que los diputados quieran tocar. ¿No? Entonces siendo las 14:30 (catorce horas con treinta minutos) damos por clausurada la sesión de la Comisión de Transportes. Muchas gracias.

---ooo---