

Palacio Legislativo de San Lázaro, 15 de agosto 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.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: En el contexto de esta reunión, en la que el señor secretario ha invitado a todos los diputados de la Comisión de Transportes a esta comida, se ha convocado a una reunión formal de la Comisión de Transporte para efectos de establecer la mecánica del tratamiento de los asuntos ordinarios, básicamente alrededor de los temas que han sido publicados en la gaceta como orden del día, que sería la siguiente:

Se ha convocado a la reunión para este lugar. Se ha señalado previamente a la intervención del secretario, la definición formal de este tipo de cuestiones que son la lista de asistencia que estamos procediendo a tomarla. Por supuesto en su momento integraremos el quórum, una vez que —como en todas nuestras reuniones— termine de asistir el número suficiente.

Se plantea un punto de aprobación de la acta de la reunión del miércoles 25 de julio. Ésta acta fue debidamente repartida en las oficinas de los diputados, que como se ha acordado para su conocimiento la tienen por ahí. Si hubiera alguna solicitud de que algún punto de esta acta se cambie, se procedería a tomarlo en cuenta para que se tome el acuerdo.

Posteriormente el acto central sería en las intervenciones de parte del señor Luis Téllez, secretario de Comunicación y Transportes, enseguida el licenciado Manuel Rodríguez, luego el ingeniero Oscar De buen. Alrededor de, básicamente algunos temas que se enumeran enseguida en el temario, que sería. el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, algunos temas específicos que hemos señalado que nos interesaría que se mencionarán sobre el problema de la concesión de carreteras y destinos abiertos, y algunos asuntos que tengan que ver con los temas a futuro de manejar este asunto de información preliminar sobre los problemas del Presupuesto de Egresos de la Federación 2008 que está por iniciar su discusión.

Al final estaría el punto de asuntos generales para que pudieran, en todo caso los diputados, tomar alguna intervención después de esta intervención central del secretario, y luego la clausura. Si están ustedes de acuerdo en este orden del día o tienen algún punto que proponer de variación. Los que estén de acuerdo en



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 1, hoja 2, ill

aprobar el orden del día que fue publicado en la gaceta sírvanse levantar la mano. Aprobado el orden del día. Entonces vamos a considerar que el punto número cuatro de aprobación del acta de la reunión del miércoles 25 de junio está a consideración de ustedes.

Como decíamos esta acta fue debidamente repartida anticipadamente a ustedes en sus oficinas y preguntaríamos si una vez conociendo este asunto hubiera algún tema que pudieran ustedes proponer, que se varíe, que se cambie de esa acta que está ya proyectada.

No existe ninguna propuesta de variación, pero los que estén de acuerdo en que se apruebe el acta que ya conocen ustedes, sírvanse levantar la mano. Aprobada el acta.

Vamos a proceder entonces al tema central de esta reunión que serían las intervenciones de los señores del Poder Ejecutivo. Le vamos a pedir al señor, doctor Luis Téllez Kuenzler, secretario de Comunicaciones y Transportes, decretar como está programado, pues tome su intervención en este momento. Le pasamos el micrófono.

El doctor Luis Téllez Kuenzler: Sí. Nada más quería ver, creo que algunos diputados no alcanzaron lugar, porque no esperamos a que nos pongan más lugares aquí. Si nos podemos juntar más para que pongan más lugares, por favor. Del lado izquierdo si se pudieran juntar un poquito más, se los agradeceríamos.

No sé si ya están todos los señores diputados, sentados. Ahí se puede colocar otra silla donde estás tú, Jesús. Nada más me gustaría preguntar si falta algún diputado.

El ciudadano : Falta Manuel.

El doctor Luis Téllez Kuenzler: A Manuel le dejamos un lugar por allá. A Manuel Rodríguez.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 1, hoja 3, III

Vamos a empezar. Quisiera agradecer a todos la presencia el día de hoy. La idea de la reunión por parte, como fuimos citados; es presentarle a la Comisión de Transportes el Programa Nacional de Infraestructura. Yo voy a dar una pequeña introducción y los subsecretarios van a hablar sobre las distintas áreas de su responsabilidad.

Como hemos comentado la subsecretaría de Infraestructura, es una subsecretaría de redes. Tenemos redes de carreteras, redes de ferrocarriles, redes de aeropuertos, redes intermodales que permiten el intercambio de bienes y el transporte de pasajeros, y en todas estas redes el gran reto que tenemos es hacerlas más eficientes, que operen mejor y al mismo tiempo que operen con seguridad.

Por el otro lado tenemos en la parte de telecomunicaciones, redes de telecomunicaciones que son fundamentales para el desarrollo y el avance de nuestro país en distintas áreas, incluyendo la educación. La infraestructura está en el corazón de todo el desarrollo económico y social y es el fundamento de la actividad económico.

Y uno de los puntos, que es importante y que tiene que ver mucho con el Congreso, es que la infraestructura toma mucho tiempo en construirse, toma mucho tiempo en planearse y, además, dura mucho tiempo. Por lo tanto el efecto de planeación y de trabajo previo para realizar los distintos proyectos de infraestructura llevarlos a la práctica, pues se vuelve fundamental para que podamos tener una infraestructura que realmente ayude al país y que sea un elemento de desarrollo.

Creo que hay tres preguntas fundamentales: cómo se financiará la infraestructura, ¿qué factores económicos, demográficos, técnicos y ambientales influyen en su establecimiento. Una cosa, un tema que es distinto a otras actividades económicas. Por ejemplo un pozo petrolero es que la infraestructura en comunicaciones y transportes toma mucho tiempo en obtener sus retornos tanto sociales como económicos.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 1, hoja 4, ill

Yo quisiera señalar, además, que uno de los puntos muy importantes es: que la infraestructura es determinante del ingreso per capita y a la vez el ingreso per capita es determinante en la infraestructura, hay una causalidad doble.

¿Qué quiere decir esto? Que entre mejor infraestructura tenga el país, mayor va a ser el ingreso per capita y entre más alto sea el ingreso per capita, mayor va a ser la demanda de infraestructura y, por lo tanto, mayor necesidad de infraestructura vamos a tener.

Por el otro lado un tema fundamental que tiene que ver con el desarrollo de la infraestructura en estos momentos. Es que la infraestructura se tiene que desarrollar con el financiamiento de recursos públicos y con el financiamiento de recursos privados y la complementariedad entre ambos se vuelve...

(sigue turno 2)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 2, hoja 1, gvh

... tiene que desarrollar con el financiamiento de recursos públicos y con el financiamiento de recursos privados, donde la complementariedad entre ambos se vuelve fundamental.

Creo que uno de los puntos fundamentales es que tenemos que considerar que la infraestructura cuesta y en algunos lugares la infraestructura implica inversiones muy importantes; en algunos lugares los usuarios deben de pagar por esa infraestructura y en algunos lugares del país los usuarios no deben de pagar por esa infraestructura, puesto que es una infraestructura que apoya el desarrollo del país.

Por el otro lado, la infraestructura de telecomunicaciones es fundamental porque es la que permite llevar el conocimiento, es la que permite llevar la educación a distintos lugares del país y cada vez más la infraestructura de telecomunicaciones se vuelve una herramienta de la vida diaria de las empresas y de las personas.

Por otro lado, también la infraestructura de telecomunicaciones está ligada con la infraestructura de transporte y de cambio social.

Quisiera comentar que hoy día tenemos una situación muy especial que permite financiar la infraestructura. Después de muchos años de haber tenido crisis cambiarias continuas, hoy día tenemos una estabilidad macroeconómica que ha estado vigente por más de 12 años. Esta infraestructura macroeconómica y estabilidad macroeconómica lo que nos ha permitido es bajar el riesgo país y tener la posibilidad de colocar instrumentos de financiamiento de muy largo plazo y esos instrumentos de financiamiento de muy largo plazo nos permiten financiar infraestructura tanto con recursos públicos como privados.

Eso lo podemos ver en los instrumentos que se han colocado en el mercado mexicano, que ya son a 30 años, en pesos y a tasas relativamente bajas. Tenemos una ventaja en el sentido de que tenemos recursos muy importantes en términos de los recursos públicos y también en términos de los recursos privados, que podemos tener para financiar la infraestructura.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 2, hoja 2, gvh

En las últimas cuatro semanas hemos vivido en los mercados internacionales y obviamente en el nacional una varianza y una volutibilidad muy importante en los mercados financieros, pero creemos que, como los activos que tenemos son muy importantes y son de gran calidad, esto nos va a permitir financiar los activos en los próximos años, tanto en los mercados financieros como en los mercados internacionales.

Uno de los problemas que hemos tenido en el país es que, a pesar del crecimiento que tuvimos con el Tratado de Libre Comercio, en el cual el comercio internacional aumentó en más de 350 por ciento y ha habido un aumento muy importante en el comercio nacional porque ha habido una especialización en la manufactura —antes todo se hacía en una misma planta; estoy llevándolo a un extremo—, todo lo que se hacía para un automóvil se hacía en la misma planta y hoy hay distintas plantas de autopartes que se especializan e importamos algunos de estos insumos, los ensamblamos en las plantas de las grandes armadoras que tenemos en Toluca, en Saltillo, en el Bajío, en Hermosillo, etcétera, ha hecho que la demanda por infraestructura aumente en forma muy importante.

Pero como no teníamos recursos, no habíamos podido aumentar en igual proporción la infraestructura que tiene el país.

Para aprovechar nuestra situación privilegiada de estar junto a los Estados Unidos y ser el país que más tratados de libre comercio tiene y para aprovechar nuestro mercado interno, que no hay que olvidar que tenemos 107, 108 millones de mexicanos, requerimos tener una infraestructura muy importante.

El enfoque que hemos tenido en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es, a través de la infraestructura, aumentar la competitividad de nuestro país y, un punto muy importante, cerrar la desigualdad regional.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 2, hoja 3, gvh

Tenemos dos tipos de proyectos que van ustedes a ver, que vienen incluidos en el Plan Nacional de Infraestructura. Uno es un tipo de proyectos que aumentan la competitividad en la infraestructura haciéndola más eficiente y el otro tipo de proyectos que ayudan a cerrar la desigualdad en el país.

Yo quisiera comentar brevemente que el Plan Nacional de Infraestructura se basó en tres escenarios. Nosotros tomamos el escenario base, en el que suponemos que el Congreso de la Unión aprueba la reforma hacendaria y tenemos tanto recursos privados como más recursos públicos, lo que implica una inversión promedio, en toda la infraestructura del país, incluyendo la de comunicaciones y transportes, de 3 a 4.5 cinco por ciento del PIB.

Esto implica la creación anual de 720 mil empleos temporales y una inversión en infraestructura de 2 mil 500 miles de millones de pesos o 2.5 millones de millones de pesos, que es una cantidad muy importante; es la cantidad más importante que se ha invertido en el país en mucho tiempo.

Esto implica una inversión de 4 por ciento del producto interno bruto, que es la inversión más alta que hemos tenido desde 1979 cuando, ustedes recordarán, se hicieron inversiones muy importantes en el sector petrolero.

La idea es que, a través de estas inversiones, México ocupe, al final de la administración del presidente Calderón, uno de los primeros lugares en la calidad de infraestructura en Latinoamérica y que, con la inercia que tengamos, en el año 2020, nos contemos entre el 20 por ciento de los países mejor evaluados por el Foro Económico Mundial de Davos.

En el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la idea es invertir recursos por 749 mil millones de pesos durante toda la administración. Lo que es muy importante es que la idea es invertir en proyectos que comencemos en los próximos años, en los próximos meses, y antes de que termine la administración del presidente Calderón, de tal forma de que dotemos al país de una nueva infraestructura



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 2, hoja 4, gvh

que nos permita realmente ser un país competitivo y generador de empleos, como todos queremos que sea nuestro país.

Con esto les doy una breve introducción de lo que es el Plan Nacional de Infraestructura y le pediría al subsecretario de Infraestructura, Oscar de Buen, que nos presente el programa de infraestructura carretera.

El ciudadano Oscar de Buen: Con mucho gusto. Muy buenas tardes a todos, buen provecho. En el caso de la infraestructura carretera, lo que podemos decir es que, dentro del contexto del Programa Nacional de Infraestructura que acaba de presentar el señor secretario, el programa carretero tiene una participación importante.

Partimos de una evaluación de la calidad de nuestra infraestructura carretera —también otra vez en términos de los indicadores del Foro Económico Mundial—, donde nos encontramos en una posición que no es particularmente favorable en los dos indicadores que se manejan por parte del Foro, en particular, por ejemplo, el de kilómetro de carretera por kilómetro cuadrado de territorio, en donde estamos todavía muy lejos de los indicadores que pueden observarse en algunos de los países más desarrollados.

Con objeto de avanzar en el desarrollo de nuestra infraestructura carretera y apoyar el desarrollo económico y regional de nuestro país, hemos planteado un programa que está basado en las cuatro estrategias fundamentales que aparecen en la lámina.

Primero que nada, proseguir y completar el proceso de modernización de los corredores troncales, enfatizando sobre todo los transversales, para mejorar la comunicación hacia las principales ciudades, puertos, fronteras y en general centros de actividad económica que requieren mejores bases y mecanismos para comunicarse.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 2, hoja 5, gvh

Una segunda estrategia muy importante es la de desarrollar ejes interregionales que puedan cumplir un papel de integración territorial y que puedan ayudar a mejorar y a destapar el potencial de alguna región...

(sigue turno 3)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 3, hoja 1, ill

... que puedan cumplir un papel de integración territorial y que puedan ayudar a mejorar y a destapar el potencial de algunas regiones de nuestro país.

Tenemos también, el propósito de dar atención especial a la construcción de libramientos y accesos de estas principales ciudades; de tal manera de que el flujo vehicular de largo itinerario, no se atore cuando llega a las principales ciudades y a los principales centros de actividad. Entonces una componente muy importante donde está esta estrategia es propiciar esta continuidad en la circulación.

Y desde luego hay un objetivo muy importante en términos de estado físico de la carretera, mejorar la conservación de nuestras vías y contribuir a una significativa reducción del índice de accidentes que actualmente tienen los usuarios de las carreteras.

Las metas generales que plantea el programa 2007, 2012, consisten en construir o modernizar casi 17 mil kilómetros de carreteras que se distribuyen como aparecen en esta lámina. Hay alrededor de 5 mil 400 kilómetros en corredores troncales, 6 mil 40 kilómetros fuera de los corredores, mil 338 kilómetros en obras complementarias también de gran importancia local y regional, y la construcción de alrededor de 4 mil kilómetros de caminos rurales y carreteras alimentadoras.

Como objetivos o como metas cuantitativas, se plantea también que para el final de la administración, el 90 por ciento de la red carretera federal esté en buenas condiciones y que el índice de accidentes se reduzca más o menos a la mitad de su nivel actual.

Con relación a los escenarios que se han planteado dentro del programa inercial base y sobresaliente, más o menos la relación de las metas planteadas con estos tres niveles de inversión, aparece sintetizada en esta gráfica, donde se ve que en el escenario base tendríamos la posibilidad de construir y modernizar alrededor de 12 mil 300 kilómetros de carreteras, contra otros montos, en el caso del escenario inercial y, desde luego, una meta mucho mayor en el caso del escenario sobresaliente.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 3, hoja 2, ill

A partir de la situación que tienen los corredores troncales al principio de la administración, que es la que se observa en la gráfica que ustedes pueden ver ahí. El programa plantea que para 2012 en la próxima lámina, podemos ver como se pretende dejar la red carretera en su totalidad. Como la gráfica es un poco general para verla muy en detalle, voy a resaltar los principales proyectos y los principales logros a nivel regional en las siguientes láminas.

Por ejemplo, en la región noroeste algunos de los proyectos más importantes son los que se mencionan en esta lámina y aparecen representados en esta gráfica. Como ustedes pueden ver tenemos ahí una serie de obras repartidas en toda la región. Ahí destacan, por ejemplo, obras en corredores troncales como ésta que va de Caborca hasta Mexicali. Destaca también algunos libramientos en las zonas más conflictivas de paso, Hermosillo, Ciudad Obregón, Culiacán, Mazatlán, obras para reforzar el equipamiento turístico en regiones tan importantes como el extremo sur de la península de Baja California y también algunas obras que aparecen aquí representadas en color azul, que pretendemos desarrollar para mejorar la conectividad interestatal o interregional de algunas zonas.

Aquí, por ejemplo, tenemos carreteras muy importantes de comunicación entre la zona costera y el altiplano, como esta de Choiza San Rafael, una más aquí en la parte norte de Chihuahua y de Sonora, la costera de Sonora. Algunas carreteras en Baja California que pretendemos que nos ayuden a cerrar circuitos turísticos.

En la región noreste. Ahí si podemos ver el mapa, también tenemos algunas carreteras de gran relevancia. Aquí destacaría yo, desde luego, la terminación de la carretera Durango-Mazatlán, que tenemos ya en marcha y que está programada para terminarse hacia finales de la presente administración. Tenemos la carretera que une Monterrey con Saltillo y que también incluye la construcción del libramiento de Saltillo, la construcción de un libramiento de Reynosa y de un nuevo puente internacional en la zona de Reynosa y el mejoramiento de las redes de carácter interestatal, tal y como aparece aquí con todas las carreteras de color azul claro, que están representadas en el mapa.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 3, hoja 3, ill

En la región centro occidente hay también un programa de construcción muy ambicioso. En este caso destacan obras, como por ejemplo, la terminación de los cuatro carriles de Colima a Guadalajara, la terminación del eje costero del pacífico de Tepic a Mazatlán, a Villa Unión; la construcción de un eje transversal de comunicación entre Río Verde y Ciudad Valles para mejorar la comunicación de San Luis Potosí hacia Altamira-Tampico.

Algunas carreteras nuevas. Por ejemplo, la Morelia-Salamanca que está a punto de terminarse. Una carretera que va de Salamanca a León. El reforzamiento del eje de Lagos de Moreno a San Luis Potosí. El mejoramiento también de algunas carreteras ya existentes; la de Guadalajara-Zacatecas, Zacatecas-Salttillo; construcción de algunas carreteras interestatales entre la costera, la Llanura costera del Pacífico y la parte del altiplano.

En la región centro-país, no es la excepción también en cuanto a los proyectos que se pretenden desarrollar o que están incluidos en el programa. Aquí algunos proyectos sobresalientes, el libramiento norte de la Ciudad de México y la continuación del eje del altiplano hasta a través de todo Tlaxcala y hasta llegar al estado de Puebla.

La terminación de la carretera Amozoc-Perote, el libramiento sur de la Ciudad de México con Chalco a Colegio Militar, un libramiento de Cuernavaca. Y, también el mejoramiento de algunas carreteras regionales, como son la de Ixmiquilpan hacia el norte del estado de Hidalgo y unos ejes de comunicación, Coapeaxtla-Coacnopalan, en el estado de Tlaxcala y de Puebla. Xochtla-Tlaxcala, aquí en el estado de Tlaxcala; en fin, un catálogo de obras también muy importante.

El diputado : ...

El ciudadano : Sí.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 3, hoja 4, ill

El diputado *Dr. Luis Tellez* : Quisiera comentar que el diputado Aguilar, me pidió que diéramos una comida muy sencillita que no fuera pesada; entonces escogimos unos chiles en nogada para darles, espero que disfruten.

El ciudadano *Dip Ruben Aguilar* : Yo espero que cuando lleguen los chiles en nogada ya haya terminado yo de hacer la presentación.

Ing. Oscar de Buen

En la región sur-sureste las principales obras que tenemos representan también un esfuerzo muy especial para mejorar las condiciones de la red carretera en esta región tan importante del país. Y ahí se plantea una mezcla de cosas que incluye, por un lado, la modernización y el mejoramiento de carreteras existentes y también la construcción de algunas carreteras nuevas que van a ser —esperamos, estamos seguros— de gran importancia para el desarrollo de la región.

De las carreteras nuevas las más importantes son, sin duda, la de Oaxaca al Istmo de Tehuantepec; la carretera que va de Arriaga a Tuxtla Gutiérrez; tenemos también el libramiento de Villa Hermosa en Tabasco; la terminación de la carretera que va de la zona metropolitana al puerto de Tuxpan y desde luego también la costera del golfo de México, de Tuxpan-Tampico y de Tuxpan hacia el sur, hacia Veracruz.

Tenemos también la continuación de la costera de Guerrero, desde Zihuatanejo hasta límites de estados con Oaxaca, y en el estado de Oaxaca también en el reforzamiento de la carretera que va de Puerto Escondido a Huatulco, que tiene una significación turística muy importante y el acceso desde la ciudad de Oaxaca hasta Puerto Ángel, para darle acceso a todo ese corredor.

En el estado de Chiapas tenemos también una modernización de las carreteras que comunican de Tuxtla Gutiérrez hacia la frontera del sur. Tenemos la modernización de la carretera costera, vaya, de la Riviera



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 3, hoja 5, ill

Maya entre Cancún y Chetumal, que incluye algunos libramientos de poblaciones que están ubicados a lo largo de la costa.

En general, como decíamos, el programa incluye carreteras modernizadas, mejoramiento de carreteras existentes, construcción de carreteras nuevas y también el desarrollo de carreteras interestatales que son de mucha importancia para las diferentes regiones.

Como resumen tenemos este pronóstico de inversiones, donde tenemos —como ustedes pueden ver, como ya lo decía el secretario— una inversión total de 278 mil millones de pesos prevista, y una cosa muy importante es que de esa cantidad tenemos una mezcla de alrededor de 55 por ciento de los recursos, son públicos, son recursos presupuestales que necesariamente tendrán que ser aprobados por el Congreso de la Unión...

(Sigue turno 4)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 1, gvh

... una inversión total de 278 mil millones de pesos prevista y una cosa muy importante es que de esa cantidad tenemos que una mezcla de alrededor de 55 por ciento de los recursos son públicos, son recursos presupuestales que necesariamente tendrán que ser aprobados por el Congreso de la Unión.

Tenemos también una parte muy importante, que equivale al 45 por ciento de la inversión total a realizar, que viene del sector privado, a través de los esquemas de asociación público-privada que tenemos desarrollados y que estamos implementando en el caso de diferentes proyectos.

La inversión privada se va a concentrar sobre todo en las obras que están en los corredores troncales y en obras importantes fuera de corredores pero que, sin embargo, son susceptibles de poder atraer recursos privados por tener una fuente de pago que permita repagar capital de riesgo y deuda que pudiera involucrarse en la ejecución de estos proyectos.

La parte de los recursos públicos se va a ir fundamentalmente a caminos rurales y alimentadores, a conservación y a atender aquellas obras, dentro de la red carretera, que representen mejoras, modernizaciones, ampliaciones de carreteras federales libres de peaje que, después de que se modernicen y se mejoren, tendrán que seguir siendo carreteras libres de peaje. A ese rubro, a ese cajón de las necesidades es a donde se dirigirá la mayor parte de la inversión pública que provenga de los recursos del PEF.

En términos generales esto es lo que conforma el programa en materia de infraestructura. Les diría como conclusión o como mensaje o comentario final que hemos hecho un esfuerzo muy importante para identificar los 100 proyectos estratégicos que estamos convencidos de que se pueden terminar dentro de la presente administración. Son 100 proyectos de gran impacto a nivel estatal, a nivel regional, a nivel nacional y queremos hacer un esfuerzo —esperamos que con la colaboración de ustedes— para que esos proyectos puedan recibir asignaciones presupuestales y apoyo suficiente como para que se puedan concluir.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 2, gvh

Queremos reducir al máximo la atomización de las inversiones que al final produce que no tengamos efectos tangibles de gran impacto en nuestro país, en nuestra economía y buscar lograr que, a través de esta estrategia de concentración de inversiones en proyectos estratégicos, podamos lograr esta adición de estos 100 proyectos estratégicos a la red carretera nacional y que, con ello, logremos un incremento sustantivo en las condiciones de apoyo y de facilitación de actividades que la red propicie en todo el territorio.

El presidente de la Comisión diputado Rubén Aguilar Jiménez: Muchas gracias a Oscar de Buen, subsecretario de Infraestructura. (Nada más te toca chile en nogada si se lo robas al diputado Ramírez Stabros que se paró. Tú sabes si quedas bien con la Cámara o te comes el chile en nogada.)

Va el subsecretario de Transportes, Manuel Rodríguez.

El ciudadano Manuel Rodríguez: Muchas gracias. Antes que nada quisiera hacer un par de comentarios que creo que son muy importantes con respecto a la presentación de Oscar. En referencia a lo que comentó al final de la necesidad de una visión estratégica para hacer ejes troncales y no andar haciendo pedazos o tramos de carreteras, sin completar los ejes troncales, me gustaría comentarles que tuvimos muchas reuniones con prácticamente las 200 empresas más importantes del país para ver, desde el punto de vista estratégico, lo que ellos iban a requerir en términos de logística para mejorar su competitividad. Por lo tanto, el diseño del trabajo que hizo la Subsecretaría de Infraestructura toma en cuenta de manera muy importante lo que requieren las empresas para mejorar su competitividad.

El segundo punto es que comentó Oscar que hay un destino importantes de recursos que se requieren para mejorar o modernizar ciertos tramos. Desde el punto de vista del transporte de carga, ello se deriva fundamentalmente de que la red carretera en nuestro país está sobre clasificada. Qué quiere decir esto. Que durante años, en lugar de hacer las obras que propuso Oscar, simplemente le cambiamos la letra a la carretera para que pudieran circular cierto tipo de vehículos que, de acuerdo a las curvaturas, a las pendientes o a los acotamientos, no deberían de estar transitando en esas carreteras.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 3, gvh

Por qué no deberían de estar transitando en esas carreteras, porque generan un problema muy serio de seguridad y de tráfico. Durante años pensamos que cambiarle la letra era la solución y si se han dado una vuelta alguno de ustedes por la de Jalapa se darán cuenta que tal vez no es la solución simplemente cambiarle la letra.

Yo sí quiero hacer hincapié en estos dos puntos que tienen que ver con la competitividad y también con la seguridad de las personas. Mueren, en carreteras federales, más de 5 mil personas al año, hay más de 30 mil heridos graves; es un problema muy importante del sector salud.

El programa que se propone no es sólo algo que se requiere porque es una demanda de la población; también se requiere en términos de competitividad y de seguridad.

Entrando a la parte ferroviaria y la aeroportuaria, el principal comentario que me gustaría hacer es que durante años definimos infraestructura —y aplica también a lo que va a presentar César Patricio— pensando únicamente en carreteras y el país, para ser competitivo, no sólo requiere inversiones en carreteras; también requiere inversiones en ferrocarriles, en aeropuertos y en puertos.

Hay números que son muy impresionantes al respecto. Si hablamos de la parte ferroviaria, básicamente en los últimos 15 años tenemos los mismos kilómetros que teníamos hace 15 años. Si lo vemos en términos de competitividad de nuestro país, la infraestructura de cruces fronterizos es la misma de hace 100 años; no hemos hecho un solo cruce fronterizo en 100 años.

Esto lo vimos en Monterrey, en el seminario que organizó el diputado Caballero, con el apoyo de la Comisión; es algo en lo que debemos de pensar porque los números, en términos de los kilómetros de la red ferroviaria por cada mil kilómetros cuadrados y la calidad de la infraestructura ferroviaria, muy probablemente era bastante buena hace 30 años curiosamente.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 4, hoja 4, gvh

El sistema ferroviario es un muy importante complemento de la red carretera; yo diría que no es que sean sustitutos, son más bien complementos desde una perspectiva estratégica multimodal. Un buen ejemplo es Durango-Mazatlán. No es posible construir un ferrocarril de Durango a Mazatlán, por lo menos no con los recursos con los que contamos hoy en día en el país. Ya de por sí la carretera implica una inversión muy grande; el ferrocarril implicaría una inversión adicional sustancial.

Pero lo que sí podemos hacer es cruzar la Sierra Madre en autotransporte a una terminal intermodal cerca de Durango para poder continuar el resto del trayecto en ferrocarril. Por lo tanto, las terminales intermodales, como parte de esta estrategia, juegan un papel muy importante.

Hay algunos tramos nuevos que tenemos que hacer en la parte ferroviaria. Yo les pediría que lo que comúnmente hemos llamado en el PEF “convivencia ferroviaria”, tal vez pensáramos en cambiarle el nombre porque suena a comodidad, no suena a salvar vidas y aumentar la competitividad del país. Tenemos ciudades como Ciudad Juárez, donde el ferrocarril no puede pasar durante el día, producto de demandas de la comunidad, siendo uno de los principales cruces fronterizos del país y lo tenemos cerrado durante el día.

En la interacción entre los puertos y los ferrocarriles —y estoy seguro que Patricio hablará de esto—, hay ejemplos como el de Veracruz o el de Manzanillo, donde el porcentaje del número de contenedores que estamos sacando por ferrocarril es extremadamente bajo.

Si queremos que el mercado resuelva este tipo de problemas por sí solo, tal vez vamos a tener que esperar...

(sigue turno 5)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 1, rjg

... durante el día, en la interacción entre los puertos y los ferrocarriles y estoy seguro que Patricio hablará de esto. Hay ejemplos como el Veracruz o el de Manzanillo, donde el porcentaje del número de contenedores que estamos sacando por ferrocarril es extremadamente bajo. Y si queremos que el mercado resuelva este tipo de problemas por si solos, vamos a tener que esperar otros cien años para que haya un cruce fronterizo.

Estamos trabajando, y quiero hacer hincapié, porque éste es un punto muy importante para la Comisión de Transporte, estamos trabajando en resolver el problema que ha vivido el país durante los últimos ocho años de no contar con acuerdos de interconexión entre las empresas ferroviarias, en términos prácticos tenemos el país dividido en dos redes que no interactúan entre si. Y no es que no interactúen por el hecho de que una de las empresas le niegue el acceso al otro. El derecho lo tienen y si mañana Ferromex quisiera mover un tren de Querétaro a Saltillo, lo podría hacer. El problema es que no sabe cuánto va a pagar.

Ustedes imagínense en un negocio si te avientas a hacerlo sin saber cuánto va a pagar. Como no saben cuánto van a pagar no lo usa y eso es un problema estratégico enorme para el país hay 33 tramos de conflicto. En la negociación hemos resuelto 28, nos quedan cinco, Saltillo, Querétaro, Guadalajara, un pequeño tramo en Silao, de Monterrey a Altamira y la entrada a Altamira. Los otros 28 tramos en el país, ya llegamos a un arreglo entre las empresas y creemos que podemos este año resolver los otros cinco para firmar un acuerdo que involucre los 33 puntos conflictivos.

Por primera vez tenemos construcción de vía y también libramientos, acotamientos y transporte de pasajeros que se refiere a los suburbanos que desde el impacto para la sociedad, es enorme. Si tomamos como ejemplo el primer suburbano, el de la ciudad de México, le ahorar dos horas 40 minutos al día a una persona, si toma el tramo de Buenavista a Cuautitlán. Dos hora 40 al día es otra vida, no hablamos de cambios marginales.

Curiosamente ustedes como representantes populares ¿por qué no tienen esa demanda de hagamos suburbanos? Porque todavía no tenemos el primer ejemplo, el que vive en Cuautitlán no le pide a su diputado en el estado de México, no le pide un suburbano porque no ha visto uno o no ha oído hablar de lo



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 2, rjg

que en la práctica le mejoró la vida a uno. Hay algunas cosas que ustedes y nosotros tenemos que hacer, que implica adelantarnos un poco a las demandas populares y los suburbanos es un buen ejemplo.

Con las terminales intermodales más los tramos y los libramientos que estamos proponiendo hacer como parte del Plan Nacional de Infraestructura, vamos a tener una red ferroviaria logística muchísimo más competitiva, que interactúe mejor con los puertos y que no tenga el conflicto que tiene con la ciudades. Lo del conflicto con las ciudades es crítico. Hay ciudades donde ese conflicto es mayor que en otras. Un conflicto muy grande en ciudades como Monterrey, Orizaba, ayer platicábamos acerca de Celaya. La solución Celaya-Querétaro. Pero no son las únicas y parte de esto es porque no le hemos dedicado recursos en el PEF de 2007, para resolver el problema de convivencia ferroviaria en todas las ciudades del país, le destinamos 80 millones de pesos.

Estamos hablando de 49 mil millones de pesos, de los que 27 mil son públicos y están concentrados en suburbanos, están concentrados en suburbanos porque un suburbano aunque tiene un beneficio socioeconómico enorme, no son proyectos autofinanciables sobre todo por las obras que tiene que hacer la subsecretaría de infraestructura en confinar el tren para que no existan esos cruces entre el tren suburbano que lleva personas y las calles de una ciudad.

En términos aeroportuarios, desde que se concesionaron los tres grupos aeroportuarios creo ustedes han notado que hay mejorías, los grupos privados han invertido 12 mil millones de pesos, no quiere decir que sea suficiente, hay áreas del país que todavía tenemos desatendidas y tenemos que resolver el problema de la ciudad de México.

Estamos planteando en términos de ampliar y modernizar la infraestructura, van a venir la revisión de los planes quinquenales de los grupos aeroportuarios donde tenemos que establecer las obligaciones que tendrán en términos de inversión para los siguientes cinco años. Adicionalmente estamos planeando tres nuevos aeropuertos y ampliación de otros en el país.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 3, rjg

Quiero hacer hincapié en el aeropuerto en Ensenada, está íntimamente ligado al proyecto de Colonet. Este aeropuerto se requeriría como parte del proyecto de Colonet porque estamos hablando en términos cuantitativos. El puerto de Colonet, de acuerdo a los estudios hechos tiene potencial de cinco millones de teus. El resto de los puertos manejan 2.7 hoy. En un solo puerto vamos a tener un incremento del 300 por ciento en la capacidad portuaria y va a tener un impacto regional importante y en la cabeza municipal vamos a requerir un aeropuerto, hoy en día lo que hay es una base militar.

Riviera Maya, ha habido mucha discusión de si se requiere o no otro aeropuerto en Quintana Roo. Si uno ve la costa de Florida y el número de aeropuertos que hay en esa costa, tiene más o menos la misma longitud que la costa de Quintana Roo y es un ejemplo de que sí se requiere.

Y lo que anunció el presidente de la República en términos de que estamos llevando a cabo los estudios para tener una solución definitiva al aeropuerto de la ciudad de México a finales de este año. Hablamos de 59 mil millones de pesos de los que aproximadamente la mitad son públicos, la mitad privados.

Quiero hacer hincapié que si sumamos la parte ferroviaria y aeroportuaria y lo comparamos con el PEF 2007, el cambio es sustancial por la nueva visión de que la infraestructura no solo es carretera, también es puertos, aeropuertos y ferrocarriles.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Quiero agradecerle al subsecretario Rodríguez. Tenemos dos partes más la parte de telecomunicaciones a cargo del subsecretario Del Villar y la parte de puertos a cargo del coordinador César Patricio Reyes Roel. Rafael, si pudieras empezar por favor.

El ciudadano Rafael del Villar : Con todo gusto. Señor secretario gracias por estar con nosotros. Quiero empezar por estadísticas muy básicas del sector de las comunicaciones. Posteriormente entrar en temas de política en los que estamos abocados en estos momentos.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 4, rjg

Ustedes ver en estas cuatro tablas, lo que muestran en las líneas telefónicas fijas estamos en una situación no muy buena comparado con otros países no solamente desarrollados sino en vías de desarrollo. En la parte de teléfonos móviles ha habido una penetración de 45 por ciento en términos de teléfonos móviles. A finales de 2005 esto aumentó arriba del 50 por ciento en la actualidad. Todos usamos sin duda el servicio de telefonía móvil, es parte de nosotros.

El tema de Internet es muy importante, todavía traemos un rezago significativo. Es importante el rezago...

(Sigue turno 6)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 6, hoja 1, jpg

... teléfonos móviles, a finales de 2005 esto ya aumentó arriba del 50 por ciento en la actualidad y todos nosotros usamos sin duda alguna el servicio de telefonía móvil, es parte de nosotros.

El tema de Internet es un tema muy, muy importante. Aquí todavía traemos, como lo pueden ver, un rezago significativo y particularmente es importante el rezago en lo que es el acceso de banda ancha, es decir, la velocidad con lo que las personas accedemos a los servicios de Internet, como a los servicios de comunicaciones, ya sean de telefonía, de televisión restringida y otros.

Aquí lo importante es que como ustedes ya probablemente lo saben bien. Las redes de telecomunicaciones gracias al cambio tecnológico han convergido en que todo lo que se transporta por las redes de telecomunicaciones son paquetes de unos y ceros. Estos paquetes de unos y ceros no distinguen si es voz, no distingue si son datos, entonces la maravilla de estas nuevas redes de telecomunicaciones, es precisamente que pueden dar cualquier servicio.

Lo importante para que esto sea posible, para que se pueda prestar cualquier servicio, es que la velocidad de acceso sea suficientemente elevada, es decir, la velocidad de recepción del usuario, como la velocidad con la que el usuario puede a su vez enviar información a la red. Estos dos son los parámetros fundamentales de las nuevas redes de telecomunicaciones, como repito, no distinguen entre servicios.

¿Cuáles son las estrategias del Presidente Calderón para la presente administración en materia de telecomunicaciones? Uno, incrementar la inversión en infraestructura para alcanzar mayor cobertura, tanto de líneas fijas y móviles, así como de líneas de acceso a Internet, que es el siguiente tema.

La cobertura de banda ancha especialmente en las zonas de escasos recursos. Aquí lo que es importante darnos cuenta es lo que el secretario ya señaló al inicio de su presentación. Las comunicaciones, las redes de telecomunicaciones no son solamente vehículos para comunicar personas por medios tradicionales como la



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 6, hoja 2, jpg

voz, sino que son instrumentos cada vez más importantes de servicios tan básicos como la educación, como servicios de salud e inclusive, señores diputados, servicios de seguridad.

Las redes de telecomunicaciones son instrumentos cada vez más importantes, no me refiero únicamente a los radios que tienen las patrullas o los radios que tienen los policías, sino me refiero a los sistemas de monitoreo de las ciudades y de las zonas más conflictivas que requieren de redes de banda ancha precisamente para que este monitoreo sea adecuado, obviamente estas redes de monitoreo son partes esenciales, no solamente de temas de seguridad municipal o federal o estatal, sino también son temas de seguridad, inclusive, en empresas o en los hogares.

Estamos hablando de que estos temas de seguridad están muy vinculados al desarrollo de estas tecnologías de comunicaciones. Por ende la tercer estrategia es incrementar el número de usuarios de Internet y de los demás servicios de comunicaciones, dadas estas enormes externalidades, enormes efectos sobre otras actividades que tienen las redes de telecomunicaciones.

Aquí en esta lámina esencialmente lo que estamos señalando es, y me voy a ir directo a la tercera viñeta, en la que estamos hablando del tema de un aumento en la cobertura de banda ancha en el país, muy, muy importante.

A finales de 2006, la cobertura de banda ancha, la penetración de líneas de banda ancha por 100 habitantes era apenas superior al 3 por ciento. Con banda ancha, como quisiera volver a insistir, este vehículo es esencial para los jóvenes, para los temas educativos.

Vamos a llevar acciones que creemos nos permitirán aumentar siete veces, seis y pico de veces la participación de la banda ancha en los hogares, en la población de México. Esto va a requerir de unas acciones firmes, acciones decididas para poner el espectro radioeléctrico —del que voy a hablar más adelante, si me lo permiten—, de poner el espectro radioeléctrico a ser utilizado ampliamente.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 6, hoja 3, jpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Este bien de la nación es uno de esos tesoros importantísimos que tiene el país después del petróleo, sin duda, el más importante en términos de... Y tiene la característica que, como ustedes saben, ocupa el espacio aéreo y no se deprecia, no se agota, no se desgasta.

Este mapa lo único que muestra es una muy fuerte desigualdad, que como no es sorprendente, de la cobertura de las telecomunicaciones en el país, en este caso estamos hablando de las líneas fijas, donde el Valle de la Ciudad de México, de la zona metropolitana ocupa, tiene una penetración y algunas partes del estado de Nuevo León, tienen una penetración superior al 25 por ciento. El norte claramente hay una mayor penetración y los estados con menor penetración de esta infraestructura, son los estados del sur del país.

Entonces claramente hay un tema que salta a la siguiente de este mapa de México. Claramente salta de este tipo de cuadros de mapas de la República Mexicana, surge inmediatamente una preocupación muy clara, si este cuadro se refería a líneas fijas, pero si nos referimos a accesos de Internet, la desigualdad probablemente es, inclusive, mayor que la que mostraba el cuadro anterior.

Tenemos una enorme desigualdad en los accesos a estas tecnologías y esta desigualdad en los accesos de estas tecnologías lo que ocasionan es que diferentes oportunidades o una desigualdad en oportunidades de acceso a desarrollo de la población más joven del país y esta desigualdad es algo que realmente duele, que hiere, que molesta, es algo sobre lo cual tenemos que trabajar muy intensamente para remediar, para corregir.

En ese sentido, lo que muestra esta tabla es el hecho de que estamos hablando de que en el sector de las telecomunicaciones, la gran mayoría de las inversiones que se van a realizar, se van a realizar por concesionarios y permisionarios de redes públicas de telecomunicaciones privados, los cuales están operando en este mercado...

(sigue turno 7)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 1, baag

... pequeños en esto, 19 mil millones. Cabe destacar que estos 19 mil millones de pesos para telefonía pública, para servicios de Internet, servicios satelitales... Sistema Nacional de México... —siguiente, por favor. Ya nos pasamos. Para atrás, por favor—.

El punto es que estamos hablando de que en el Sistema Nacional de México que tiene hoy en día, ofrece servicio de acceso a Internet a través de nueve mil 700 centros comunitarios digitales. Estos centros comunitarios digitales están ubicados, seis mil de ellos, un poco más de seis mil de ellos, en escuelas primarias y secundarias de la Secretaría de Educación Pública en zonas de bajos ingresos, principalmente. Y los otros tres mil y pico de centros comunitarios digitales están ubicados en poblaciones de bajos ingresos por lo general.

Y lo que les puedo decir de haber visitado ya varias poblaciones con este tipo de infraestructura de comunicación es que es una infraestructura muy altamente utilizada por los jóvenes, los jóvenes que no tienen acceso a computadoras, que en sus casas ni siquiera tienen acceso a teléfono. A través de los centros comunitarios digitales tienen cuentas de correo electrónico y reciben instrucción realmente de personas que son voluntarias y que ofrecen su tiempo, su talento para educar a estos jóvenes en estas tecnologías.

Claramente, estos centros comunitarios digitales se han desarrollado sobre la base de una plataforma satelital y como ustedes saben, los satélites mexicanos que se privatizaron en los años 90, en 98, 97, Satélites Mexicanos, la empresa. Esta empresa se le pidió, el gobierno, mantuvo una capacidad de reserva del orden del siete por ciento y lo que ha pasado hasta la fecha es que en el Sistema Nacional de México, esta capacidad satelital ha sido utilizada por el Sistema Nacional de México, por ende, es una capacidad que a la fecha no se ha pagado, que la fecha ha sido una capacidad satelital gratuita.

Por otra parte, las redes mismas que se han construido para esta red del Sistema Nacional de México han sido redes que se han construido con inversión privada. Entonces, como ustedes ven, no refleja el hecho de este cuadro de los recursos públicos. Sin embargo, esta inversión destinada a una función social muy



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 2, baag

importante está siendo utilizada bajo este esquema de licitaciones como inversión privada. Por otro parte, les quiero comentar que en lo que se refiere también en la parte social muy importante, el acceso telefónico en poblaciones de bajos ingresos, aquí lo que les quiero comentar en este momento es que este tema es un tema de una importancia para las familias mexicanas casi difícil de imaginar.

Como ustedes saben, los procesos migratorios en los últimos 10, 15 años han sido enormes y hay muchísimas familias, particularmente en el centro del país, pero también en otras partes del país, de manera muy importante en el sur, un proceso que ha generado una dislocación de las familias muy importante y en este sentido, en la administración pasada se echaron a andar con recursos de ustedes, de los diputados en el Presupuesto de Egresos del 2002, ustedes asignaron 750 millones de pesos al Fondo de Cobertura Social.

Este Fondo de Cobertura Social, se han hecho unas licitaciones las cuales permiten que cerca de ocho mil poblaciones de menos de 500 habitantes, que ya cuentan con energía eléctrica, tengan acceso telefónico residencial las familias bajo ciertas condiciones y que son esquemas de tarifas de prepago, no es el esquema tradicional que conocemos de pago de la renta mensual. Lo que les quiero decir es que estamos haciendo en este momento, hemos estado revisando cómo está operando este programa. Antes que nada, resaltar la gran importancia que tiene este tipo de esquemas sociales de complemento para este proceso.

Con esto les agradezco su atención y estamos obviamente dispuestos a contestar las preguntas que ustedes nos hagan. Gracias..

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Muchas gracias. Le pediría, brevemente porque se nos ha ido el tiempo, a César Patricio Reyes que nos presente la parte de infraestructura portuaria para poder tener tiempo de algún intercambio.

El ciudadano César Patricio Reyes: Sí, señor. Gracias, secretario. Ahí vemos un par de gráficas de la situación en la que se encuentran los puertos con respecto de otros países. La gráfica de la derecha es una



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 3, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

medida en el 2004. En el 2006 ya manejamos 2.7 millones de TUS con una tendencia a la alza de cerca del 20 por ciento.

—La otra por favor.— Realmente las estrategias que se han planteado para el sistema portuario tienen mucho que ver con la infraestructura de ferrocarriles, la capacidad y la competitividad también de los ferrocarriles que nos obliga a integrar un sistema de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos de las empresas. Este sexenio vamos a trabajar fuertemente en lograr este tema —que ya había comentado el subsecretario Rodríguez— porque realmente las maniobras en los puertos y la operación interna está bastante optimizada.

Sin embargo, en la maniobra de sacar la mercancía de los puertos es donde tenemos los problemas más importantes y por eso la tercera estrategia de fomentar la competitividad del sistema portuario en términos también de manejar sistemas tarifarios que frenen la productividad y la relación que tiene que ver con los otros medios de transporte para realmente mejorar la competitividad de la infraestructura como país. Finalmente, hay muchos puertos o destinos turísticos que requieren inversión en infraestructura para apoyar la economía de las ciudades y entonces tenemos en proyecto construir infraestructura portuaria en algunos de estos destinos turísticos.

—Adelante, por favor.— Las metas ahí están. Construir puertos nuevos. Cuatro puertos nuevos. Por lo menos ampliar y modernizar otros 23. Los puertos nuevos, básicamente, por el lado del Pacífico, excepto el nuevo puerto de Veracruz. Aumentar la capacidad instalada a siete millones de TUS e incrementar el rendimiento a 75 contenedores...

—Adelante. La otra.— Ahí están los puertos que se piensan construir. En algunos casos todavía hay algunos problemas de proyectos, como el de... y como el de Morelos, que tiene que ver con problemas ambientales. Veracruz está en camino y bahía Colón. Ustedes ya han escuchado muy fuertemente acerca



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 4, baag

de ella. Finalmente, viene una tabla de las inversiones que se esperan realizar durante el sexenio que es si se lograra prácticamente casi el doble de lo que logramos el sexenio pasado. Muchas gracias.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Muchas gracias y gracias por la brevedad.

El ciudadano : Señor presidente, estamos a sus órdenes para cualquier pregunta que tuvieran los miembros de la Comisión.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Pasáramos entonces, señores diputados, a intervenciones o preguntas sobre los temas para que se sirvan ustedes solicitar se aclaren algunas de las cosas que consideren convenientes. Estamos listos para que puedan pedir la palabra. Había pedido la palabra el señor Fabián Montes, diputado Fabián Montes.

El diputado Fabián Fernando Montes Sánchez: Gracias. Fabián Montes. Grupo parlamentario del PAN. Secretario, interesado en estos temas presentados por el Presidente Calderón hace algunas semanas. Sin duda son grandes retos y el interés de aportar todo lo que se tenga, sin duda, por toda la Cámara y de su servidor para que esto pueda concretarse y darle el empuje que va a ocupar en los próximos dos años y que nuestros compañeros, herederos de la próxima Legislatura, puedan darle continuidad.

Yo, en lo particular, tengo algunas dudas. Seré muy concreto. Previo, un pequeño comentario con el tema éste del...

(sigue turno 8)



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 8, hoja 1, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... darle continuidad.

Yo en lo particular tengo algunas dudas, seré muy concreto. Previo un pequeño comentario con el tema este del FARAC y del tema de las concesiones otorgadas en torno a ella misma a este Fondo de Rescate Carretero en el cual, al ser yo del municipio de Guadalajara o de la capital del estado de Jalisco en donde las carreteras concesionadas en el primer bloque van a ser las del entronque o las que convergen en Zaplotanejo, la que va hacia Lagos de Moreno y la que va hacia Maravatío.

Yo he tenido la oportunidad de circular por esta vía constantemente y no me queda duda de que la afluencia entre Lagos de Moreno y Zaplotanejo es enorme, pero más no así la de Toluca o la de Maravatío, en donde me encuentro a todas horas que paso en distintas épocas del año, en distintos días, en distintas semanas una afluencia muy baja.

Me llamó mucho la atención en el momento en que se mencionó que sería de las primeras en concesionar porque, caray, habría que meterse a fondo. Creo que ya salieron algunos resultados en el tema, me enteré por los medios de alguna constructora, en particular ICA, en donde había sido la que obtuvo esta concesión.

Muchos detalles están en torno de este proceso en donde sin duda estamos obligados todos en estar participando, pero igual estar atentos en cómo se desarrollan las cosas.

En concreto, con el tema de las concesiones en nuestra última visita a la Cámara había mencionado que la idea era recaudar un poco menos, si mal no recuerdo, 200 mil millones de pesos. Andaban por ahí 190 mil millones en la concesión de todo el paquete de concesiones, lo que se mencionó, si mal no recuerdo, en su última vista a la Cámara.

Lo que no me cuadra aquí en los números es, si tenemos una inversión de 278 mil millones de pesos para el período de lo que resta de esta administración federal, de los cuales 151 mil son públicos. Estamos hablando



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 8, hoja 2, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

de poco más de 30.2 mil millones de pesos al año, una cantidad que se aproxima muy cercana a la inversión que tuvimos este año.

Entonces, si de entrada lo proyectado, si esperando que los presupuestos den lo suficiente, si se proyecta porque esparte del interés de estos deseos y de estas proyecciones que se logre la reforma fiscal, que dé más recursos y que estas cosas se implementen. Con esos recursos extras se llevarían a cabo estos objetivos de nueva infraestructura.

Si con esta reforma, sumado a que este año no nos fue tan mal en el ramo de infraestructura carretera, poco menos de esta cantidad o alrededor en 2007, no veo dónde se aplicaría el recurso de la venta de esas autopistas que está corriendo ya desde hace algunos meses. Porque 30.2 millones de pesos, 32 mil millones de pesos anuales ¿en dónde se va a aplicar ese dinero extra que se obtiene aparte de pagar la deuda a FARAC para la infraestructura carretera? ¿Dónde la proyectaron?

Porque no me salen a mí los números, sería interesantísimo que nos platicara qué va a pasar con ese dinero cuando unas de las principales posturas para la venta es poner en ceros la deuda de FARAC y tener recursos extras para impulsar todavía más la infraestructura. Pero por lo que veo aquí sumado, presupuesto corriente constante año con año, el agregado por FARAC y además el que se plantea como reforma hacendaria, creo yo que debería ser más la inversión pública en los próximos cinco años. ¿Dónde se metió ese dinero restante del FARAC para estar por enterados?

El doctor José Luis Kuenzler: Yo le quisiera comentar que, primero, el concesionamiento de las autopistas que como usted señala llegan a Zaplotanejo, es el lugar donde se unen todas las autopistas que van de Lagos de Moreno a Zaplotanejo, León-Lagos de Moreno-Zaplotanejo, Maravatío-Zaplotanejo, efectivamente fue una operación muy exitosa. Participaron empresas de todo el mundo y el consorcio ganador fue ICA Goldman Sacks.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 8, hoja 3, mmp

Tuvimos mucha suerte porque los mercados financieros han tenido una caída muy importante en las últimas tres semanas y esta licitación se hizo justo antes de que esto sucediera, y pudimos obtener alrededor de 4 mil 200 millones de dólares.

Lo que sucede y lo que es interesante es que, si usted ve el balance del FARAC, lo que acaba sucediendo es que la carretera, lo que valía la carretera, lo que valía la deuda, porque el Estado absorbió toda la deuda después de que las empresas perdieron su capital y era como de 20 mil millones de pesos. Yo hablé como de 25 mil millones de pesos y obtuvimos una cantidad sustancialmente mayor.

¿Para qué se va a usar esa cantidad? Para pagar la deuda que tiene FARAC, desaparece la deuda que tienen esos activos ligados así y luego se va a financiar la carretera Mazatlán-Durango, que después de haber terminado el proyecto resultaron ser mayores los recursos que se requieren, que los recursos que inicialmente se habían planeado.

Se tiene estimado que se van a utilizar 12 mil millones de pesos de recursos y los recursos adicionales que se obtengan en el FARAC por arriba de los que se tenían planeados y que vienen en aprovechamiento de activos en recursos privados en la tabla que usted vio, nos servirán para hacer otras carreteras y otras obras de infraestructura que hoy día no tenemos en el plan de infraestructura. Es decir, si tenemos tanto éxito como tenemos en la licitación de estas carreteras, vamos a poder ampliar aún más la infraestructura del país en rubros desde carreteras hasta puertos, telecomunicaciones, etcétera.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Diputado Irigorri.

El diputado Enrique Irigorri Durán: Gracias, presidente. Muchas gracias, señor secretario. Veo con beneplácito que en el Programa Nacional de infraestructura se tomaron en cuenta muchas de las opiniones que muchos de mis compañeros diputados, incluido su servidor, planteamos para formar este programa; cosa que le agradezco profundamente.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 8, hoja 4, mmp

Por otra parte, para nosotros es muy importante la función que juega el FARAC y por supuesto Caminos y Puentes Federales en todo esto de la infraestructura carretera. Más que una pregunta es una petición y yo sé que usted me la puede otorgar. Yo quisiera pedirle que para las subsecuentes reuniones que tengamos también pudiéramos contar con la gente de Capufe para que nos pudiera hacer una explicación amplia de cuáles son sus proyectos, cuáles son sus programas y así poder enterados de una forma integral de todo lo que podemos trabajar con ustedes.

El doctor José Luis Kuenzler: Con mucho gusto.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Diputado Ramírez.

El diputado Jesús Ramírez Stabros: Gracias. Secretario, muchas gracias primero por la invitación; muchas gracias a los subsecretarios. Yo voy a tratar de cambiar un poquito en tono, porque aparte de que estamos muy a gusto, estamos en una comida donde se supone que hay que platicar en tonos que nos lleven a resolver cosas.

A ver, son ~~tres temas~~ muy breves los que yo quiero platicar. ~~Uno~~ es esto que ya comentaron mis compañeros diputados de Acción Nacional, que ~~es el asunto de la concesión y el tema que tiene que ver con~~ ~~carreteras~~, que lo hemos comentado en la mesa directiva de esta comisión y que me parece que es un tema delicado.

Las concesiones, el plan de inversión y las cosas que se han presentado yo creo que ningún diputado en la Cámara completa puede estar en contra de que el país no avance, de que el país no haga infraestructura, de que el país no pueda potenciar su reestructura y que aparte coloquemos al país como uno de los mejores; que compartamos perfectamente bien los objetivos y podremos compartir los fines y las metas que tiene este proyecto, este programa. No creo que haya nadie, y yo no soy la excepción, por supuesto.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 8, hoja 5, mmp

Yo estoy de acuerdo en que podemos caminar por ahí, sin embargo, ya se demostró el sexenio pasado que las cosas no caminan y que no van a caminar si no llevamos y cambiamos la forma; cambiamos las cosas y hacemos un intercambio real de información, de diálogo, de conjuntar los esfuerzos del Legislativo y de los dos Poderes para que las cosas cambien.

Porque estamos hoy para bien o para mal en esta legislatura y este gobierno en turno inmersos en un tema absolutamente ineludible, que es la transformación del país. Si no lo hicieron o no pudieron, están en un momento histórico al que no se le puede dar la vuelta.

Ya demostramos, este país demostró que las formas pasadas no funcionaron ¿eh? Digo, resalto el tema porque como diputado comparto absolutamente la preocupación que expresó mi compañero panista Fabián y mi otro compañero secretario de la comisión: estamos unánimemente en el mismo tema, preocupados con las concesiones y los procesos de la concesión, y preocupados por tener respuestas conjuntas y por que no se empiece a hacer del Congreso el malo de la película y del Ejecutivo el bueno y entonces caigamos al final de cuentas en una traba de que nosotros, al cuestionar concesiones o al pedir revisar las concesiones estemos en una actitud de interrumpir posibilidades de crecimiento del país y de inversiones del país...

(sigue turno 9)



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 9, hoja 1, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... entonces caigamos, a final de cuentas, en una traba de que nosotros al cuestionar concesiones o al pedir revisar las concesiones, estemos en una actitud de interrumpir posibilidades de crecimiento del país y de inversiones del país.

Por tanto, ~~en este caso, cuando menos faltó comunicación y faltó intercambiar~~ ya a la de a de veras y ~~planear~~ probablemente estatales ~~conjuntas para poder eliminar el cuestionamiento~~ que pudiera haber ~~sobre las concesiones~~ y la de eliminar de las posibilidades que pudiera haber de cuestionamientos de otras representaciones sociales, como bien dice aquí el secretario... por ejemplo, el Capufe, o los sindicatos o de otros concesionarios o de otras gentes que quieran entrarle al tema de la inversión.

Pareciera que hay la necesidad de que tengamos un diálogo cierto, un diálogo de a de veras, un diálogo permanente y un diálogo fructífero, incluso una planeación estratégica conjunta, en la que los diputados, estoy seguro, el Congreso está en ese tenor, lo hemos demostrado, desde cuando menos la fracción que yo represento, desde el día que tomó posesión el Presidente Calderón.

Estamos en ese tenor de construcción, de avance, pero desde luego los intereses del Congreso, de representación y los reclamos que luego asume el Congreso, no es equitativo, no es equivalente el hecho de que nosotros tengamos que jugar el papel de interruptores, del proceso nacional, de infraestructura, pero tampoco que carguemos con el hecho de que los diputados las dejemos pasar todas; entonces para los diputados que son los que tienen la representación social, no seamos capaces ni siquiera de señalar a alguien o algunos que pudieran estar cuestionados por razones de ellos, como el caso de empresas que pudieran estar metidas en sospecha o metidas cuando menos en una imagen pública que no tiene el Congreso por qué asumir.

Me parece que ahí hay una preocupación de fondo, que también veo con agrado, que podemos resolver, no es irresoluble, y que va a ser de lo que más va a hablar, más va a dar para hablar, van a ser las concesiones y va a ser el tema de las que siguen, y va a ser el tema de la inversión y va a ser el tema de los dineros, donde tenemos que andar con enorme transparencia, con enorme claridad, todos y posibilitarle al país que camine.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 9, hoja 2, nm

El otro tema que. yo agradezco la disposición que el secretario ha tenido en platicar y en dialogar, pero no puedo dejar de mencionar en esta reunión, que a final de cuentas es una reunión formal de la Comisión en Pleno, estamos casi todos, es el tema que ya nos tronó la mano, **es el asunto de la aviación nacional.** En la reunión pasada, aquí mismo en este Recinto, en el piso de arriba, platicábamos de este tema, hace unos meses, yo veo que nos tronó el cuete otra vez.

Entonces tanto el Congreso como el Ejecutivo, me parece que en ese tema también, tenemos que entrarle y agarrar el toro por los cuernos, es un asunto estructural, es un asunto que vuelve a tronar, es la misma situación de 1994, en que la aviación troncal quebró, está quebrada, en que la aviación privada no tiene facilidades, en que la aviación de bajas tarifas o las nuevas concesiones no tienen posibilidades de consolidarse, y a final de cuentas **más allá de las compañías, las empresas, los empresarios, los inversionistas,** está un asunto fundamental, que **es un asunto de transporte público federal, que es una razón de estado, es un tema que tiene que ver con soberanía, que tiene que ver con seguridad nacional y que tiene que ver con una actitud que el Estado mexicano no ha tenido,** el Estado no el gobierno, el Estado.

Por tanto me parece que hoy vamos a tener que compartir esa responsabilidad, el Ejecutivo, Legislativo, en determinaciones fundamentales que determinen un derrotero, cuando menos que aseguren el país, no caer en una posibilidad de pérdida de soberanía ni de seguridad nacional, que ya estamos en ella, vamos a empezar a oír los temas, se están recargando las cosas sobre los trabajadores, no es justo, no se puede, no aguanta la estructura para recargarla en los trabajadores, ya lo vimos, manejos inadecuados, cuestiones de echar culpas, y cuando empiezan las cosas a tronar, como palomitas en una olla, maíz de palomita, es que traemos un problema estructural de a de veras. **Por donde empieza a notarse más, siempre es por el hilo delgado, que son los trabajadores.** Son los dos temas...

Y por último, perdón por la particularidad, pero aquí mi compañero dijo que se tomaron en cuenta las cuestiones que habíamos dicho algunos compañeros, sí, excepto algunas, aquí mismo en el Recinto de allá arriba, en la reunión pasada, quedamos formalmente en un tema específico, particular, y perdón por tocarlo,



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 9, hoja 3, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

de San Luis Potosí y del único municipio que entregó sus cosas, que fue Jilitla, el camino que aquí comprometimos y dijimos, se suspendió la construcción programada para el día 28, se suspendió ayer. Nos quedamos otra vez en el acuerdo del club de banqueros, sin camino a Jilitla. Muchas gracias, secretario.

El diputado ~~Tomás Del Toro Tellez~~ : Muchas gracias, diputado Ramiro Strabos. Yo quisiera hacer varios comentarios, la licitación de las concesiones que llamamos aprovechamiento de activos se presentaron con todo detalle y la forma en que se iban a hacer estas licitaciones, quien iba a intervenir en las licitaciones, quienes iba a hacer los agentes financieros de las licitaciones, qué empresas iban a participar en las licitaciones, etcétera.

En distintas reuniones en el Senado de la República y en la Cámara de Diputados, tuve, junto con mis colegas, dos presentaciones, una en la Cámara de Senadores, en Donceles, y otra en la Cámara de Diputados, en las que se especificó muy abiertamente que es lo que se iba a hacer y cómo se iba a hacer, con quién se iba a hacer esto. Los resultados de la licitación fueron anunciados... digo, hay cierto periodo en el que se tiene que guardar confidencialidad porque es cuando se conoce cuál es el precio mínimo de referencia y cuáles son las ofertas que presentan los distintos consorcios, de tal forma que los demás consorcios no conozcan las ofertas de sus contrincantes, y tampoco se conozca, por supuesto, el precio mínimo de referencia.

Así como lo hicimos en la ocasión anterior, el siguiente paquete de activos de aprovechamiento de activos que tendremos y que implica la concesión de otro grupo de carreteras, que todavía no tenemos definidos, lo presentaremos en esta Comisión y en la Comisión del Senado, para la cual fuimos citados explícitamente.

Yo quisiera comentarle respecto a la aviación nacional, sin lugar a dudas hay una empresa que tienen números públicos, que es una de las empresas troncales, pues si tuvo una pérdida importante, hay una acción y un estudio que está realizando el gobierno federal respecto a qué se debe hacer con la aviación y qué es lo que puede, el gobierno federal, hacer con la aviación.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 9, hoja 4, nm

No podemos subsidiar a una empresas y a otras empresas no, eso está prohibido por la ley, la ley de competencia no nos lo permite, hasta ahorita no tenemos ninguna empresa que se haya declarado en concurso mercantil o en quiebra, sí sabemos que una de ellas, por los números que se publicaron, por que se coticen bolsas, sí ha tenido un problema importante, pero sin lugar a dudas hay que ver cómo se resuelve el tema de la aviación nacional, en la que un año antes de que entrara el Presidente Calderón, al gobierno, se otorgaron nueve concesiones nuevas y hay dos empresas troncales que ya existían, más las otras que ya existían. Obviamente esto implicó un aumento muy fuerte en la oferta que estamos analizando.

Lo que sí creemos es... de las empresas que hemos revisado, **donde hemos encontrado manejos inadecuados, no hemos permitido que las empresas sigan volando**, manejos inadecuados no necesariamente desde el punto de vista, sino **que no tenían el mantenimiento correcto**, etcétera. Ustedes lo vieron en la prensa, sí hemos actuado en eso, la Subsecretaría de Transportes ha trabajado en forma importante, se ha hecho un esfuerzo muy importante de vigilancia y de inspección de estas empresas.

Pero debo de reconocer que sí, efectivamente, hay un tema complejo en la industria de la aviación... nosotros también estamos abiertos para recibir cualquier propuesta que ustedes nos hagan y, como usted dice, vamos a trabajar juntos en esto, haber qué es lo que podemos sacar.

Le preguntaría Oscar de Buen, de la carretera Jilitla, San Luis Potosí, que por cierto se está restableciendo, se está metiendo... no me corresponde a mí, pero en Jilitla se hizo un fondo muy importante...

(sigue turno 10)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 10, hoja 1, mmp

... Yo le preguntaría a Oscar De Buen de la carretera Jilitla-San Luis Potosí, que, por cierto se está restableciendo, se está metiendo... No me corresponde a mí, pero en Jilitla se hizo un fondo muy importante para restaurar todo lo que se hizo a mediados de los años 30 o 40 en un parque medio ambientalista y creo que va a quedar un lugar realmente muy impresionante. Pero no sé la carretera.

El ingeniero Oscar De Buen: No tenemos en este momento la información de detalle de la situación del proyecto, pero le ofrecemos, señor diputado, revisarla e informarle oportunamente.

El diputado Tomás del Toro: Gracias. Buenas tardes, señor secretario. Compañeros diputados, muy buenas tardes. Seguramente hay una serie de preguntas que están flotando y muy específicamente en materia de la actividad aeronáutica hay una serie de temas que nos están llamando la atención. Si bien es cierto, todavía no tenemos esas declaraciones que hace un momento citaba, señor secretario, hay una serie de realidades que nos llaman fuertemente la atención.

Definitivamente, aviación es sinónimo de calidad de vida, es sinónimo de evolución, es sinónimo de economía activa, etcétera, etcétera. En este sentido, hemos manifestado temor como han sido aquella posible apertura a nuestros cielos; es una fuerte preocupación la cual también usted ha hecho algunas aclaraciones al respecto y que nos permiten sentir una relativa tranquilidad.

Pero definitivamente la aviación nacional enfrenta una serie de situaciones muy delicadas. Si bien es cierto, la ley dice que se requiere o la reglamentación correspondiente dice que se requiere para conseguir una concesión y poder operar el transporte aéreo, no dice hasta cuántas aerolíneas podrán existir respecto del mercado que tenemos y esto nos lleva a una realidad muy dolorosa, que es lo que estamos viviendo y que es una depredación tarifaria.

Ya tenemos muestras claras y esa depredación tarifaria en el primer punto en que se ven sus estragos es en la estabilidad laboral y en la inseguridad de la operación. Tenemos el caso de aerolíneas Azteca, que parece



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 10, hoja 2, mmp

empieza a retomar las operaciones, pero que finalmente, en el momento en que esto no fuera, también hay otra situación que deberemos cuestionar: la designación o asignación de slots que es parte del activo de las aerolíneas y que finalmente desconocemos bajo qué criterios se rige esa designación de slots?

Mares de combustible son precisamente la materia prima para la operación aeronáutica. En otras modalidades del transporte existe un subsidio, en la aviación no lo hay, insisto, se consumen mares de combustible.

Muy respetuosamente la pregunta es: en el marco de la aviación nacional, el precisamente establecer en función del punto de vista de la secretaría, número uno, ¿qué opina de esto que a todas luces para nosotros es una depredación tarifaria y que nos va a llevar a un descalace bastante incómodo?

Número dos: ¿qué tenemos respecto de las designaciones o asignaciones de los slots? ¿Cuál es la realidad respecto del tema de los cielos abiertos? Muy particularmente, respecto de la infraestructura aeroportuaria? Por ejemplo, Tuxtla Gutiérrez tiene más de un aeropuerto; la Riviera Maya ya va a tener más de un aeropuerto. ¿Bajo qué criterio se rige el que entonces la ICM sea la única opción por hoy y por lo menos durante muchos años más?

Nos queda claro que las modificaciones que se le están haciendo a la ICM atienden hoy por hoy ese congestionamiento, pero el destino nos alcanza y creo que es importante poder comentar y operar en el mismo sentido sobre estas necesidades. Por sus respuestas, gracias.

El ~~comité~~ : Muchas gracias. Efectivamente tiene usted razón. Como comentaba yo al principio de mi presentación, la infraestructura es una actividad que requiere de mucho tiempo de planeación, de mucho tiempo de ejecución y se requiere de planeación porque, una vez que se construye, realmente tiene una vida muy amplia; entonces, tiene que planearse bien.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 10, hoja 3, mmp

En el caso de la Ciudad de México, por razones que todos conocemos en esta mesa, no se hizo un aeropuerto distinto al que tenemos hoy día y de decisión en la administración pasada hacer una segunda terminal.

La segunda terminal, como todos los que conocen bien de esto, entre ellos algunos de sus colegas, le va a dar cierto espacio adicional al aeropuerto durante algunos años; pero como usted bien señala, ese espacio adicional no va muchos años más adelante sino solamente algunos años.

Eso lo que va a implicar es que se requiere de una nueva solución y ~~el presidente de la república planteó que en el siguiente año después de que se presentara el Plan Nacional de Infraestructura se iba a tener una solución~~. No quiere decir que se tenga la solución construida porque es imposible, sino que se tenga la solución al problema del aeropuerto, que como usted bien señala, va a poder operar mejor debido a la terminal dos; pero no es una solución de largo plazo.

En términos de subsidios, la turbosina en México es relativamente más barata que en los Estados Unidos, sobre todo la turbosina que está cerca de las refinerías; porque, derivado del proceso de refinación que tenemos y de la menor demanda de vuelos que tenemos o menor actividad aeronáutica que tenemos en el país, nosotros somos exportadores netos de turbosina.

La fórmula que utiliza Pemex para la turbosina o la gasolina es el lugar de importación más costos de transporte o el precio de exportación menos el costo de transporte. Entonces, aquí es menos costos de transporte y por lo tanto ~~la turbosina en México no es sustancialmente, pero sí es más barata y es competitiva~~.

Lo que es muy complicado es subsidiar a las líneas aéreas, porque sería un subsidio que iría a los grupos de ingreso más altos de la población porque son los que vuelan, a pesar de que ha habido una caída en las



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 10, hoja 4, mmp

tarifas y más mexicanos están volando, ~~siguen volando los mexicanos que están en el 20 por ciento de~~
~~ingresos más altos.~~

~~Antes volaban nada más los que estaban en el 5 por ciento más alto,~~ ahora está volando gente que está en el 20 por ciento más alto. Pero los subsidios del gobierno deben ir a la población de menores ingresos y a través de los instrumentos adecuados. No soy secretario de Desarrollo Social, pero a través de lo que realmente se está haciendo en esa secretaría.

Efectivamente, tiene usted razón, se está dando una depredación tarifaria y depredación tarifaria en ciertos vuelos, ciertas rutas ciertas líneas están realizando ciertas políticas comerciales como volar. Hay una línea que sale de Monterrey que vuela por un dólar a Tampico, o no por un dólar, por un peso, creo. O por un dólar, da lo mismo, es el orden de magnitudes; es realmente ridículo, pero es una estrategia de comercialización.

El problema que tenemos es en las rutas ya establecidas, que ya se han establecido las líneas de bajo costo, que tenemos a las líneas troncales y que los precios siguen estando muy bajos. Eso es muy bueno para el consumidor y nosotros los funcionarios públicos debemos trabajar para el consumidor, pero también lo que nos preocupa es que eventualmente todas esas líneas aéreas pudieran tener un problema financiero al mismo tiempo y nos quedáramos sin líneas aéreas. Estoy yéndome a un extremo en términos de lo que comentaba el diputado Ramírez Stabros.

Entonces, sí estamos estudiando el asunto y vamos a estudiar cuáles son los instrumentos que tiene el gobierno federal para poder actuar.

~~En términos de aperturas de cielo~~ lo que tenemos son los acuerdos bilaterales que tenemos ya con Estados Unidos y siempre los hemos tenido, siempre nos hemos basado en acuerdos bilaterales con Estados Unidos, con Europa, con todos los países del mundo y lo que no pensamos —todo es una cuestión de grados—, lo



Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 10, hoja 5, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

que ~~no se piensa~~ hacer es ~~abrir los cielos, que pueda volar cualquier línea a México si no hay reciprocidad y~~
que en México se pueda hacer operaciones de cabotaje, etcétera. Eso no se va a hacer.

Pero el acuerdo que ya tenemos con Estados Unidos y el acuerdo que ya tenemos con la Unión Europea y el
acuerdo que ya tenemos con Panamá, con Brasil, etcétera, se va a respetar. No nos vamos a salir...

(sigue turno 11)



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 11, hoja 1, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... lo que no pensamos —todo es una cuestión de grados—, lo que no se piensa hacer es abrir los cielos, que pueda volar cualquier línea a México si no hay reciprocidad y que en México se pueda hacer operaciones de cabotaje, etcétera. Eso no se va a hacer, pero el acuerdo que ya tenemos con Estados Unidos y el acuerdo que ya tenemos con la Unión Europea y el acuerdo que ya tenemos con Panamá, con Brasil, etcétera, se va a respetar.

No nos vamos a salir del sistema internacional de aviación porque también sacan a nuestras aerolíneas, pero, sin lugar a dudas, los vamos a respetar y ~~no vamos a ir más allá de lo que ya tenemos ahora por esta situación que para el consumidor es muy buena;~~ pero para los que estamos viendo la industria de la aviación como usted la está viendo, como la está viendo el diputado Ramírez, nos incomoda y nos preocupa que pudiera haber un problema.

Manuel, en término de los *slots* si quieres decir algo.

^{Rodríguez}
El ingeniero Manuel De Buen: ~~La regulación respecto de slots se rige de acuerdo a la antigüedad de los derechos de la aerolínea en esa ruta, en ese aeropuerto. El único aeropuerto hoy en día donde es un tema muy importante es AICM.~~

La discusión de los *slots* en el resto de los aeropuertos del país en términos prácticos no es un tema. En el AICM si una aerolínea quisiera volar a las nueve de la mañana ya no hay y los que pueden volar a las nueve de la mañana son los que ya tenían *slots*.

El diputado : Por ejemplo, vamos a suponer... ¿qué criterio rige para...?

El ingeniero Manuel De Buen: ~~se subastan entre las aerolíneas que ya tienen el derecho de antigüedad en ese aeropuerto.~~



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 11, hoja 2, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado

: Y no para...

Rodriguez
El ingeniero Manuel De Buen: No, para que las aerolíneas que ya están tengan más slots. Aquí hay un tema con el que hay que tener un poco de cuidado. ~~Si le otorgáramos slots a aerolíneas que no operan en el AICM, muy probablemente nos los querrian.~~

¿Por qué? Porque en una aerolínea de bajo costo, como puede ser Interjet o Volaris o A Volar, o ALMA, el tiempo que el avión no está volando es un factor crítico en la estructura de costos de esa aerolínea y el tiempo de carretero, tanto de aterrizaje como de como de despegue, más el tiempo en plataforma que tenemos en el AICM comparado con otros aeropuertos producto de la congestión del AICM es alto. Por lo tanto, las aerolíneas de bajo costo con esos tiempos no podrían operar en el AICM con las tarifas que sí pueden ofrecer en otros aeropuertos.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Diputado Barajas.

El diputado Ramón Barajas López: Antes agradecerte, secretario, el interés que tienes en tener esta relación con el Congreso y con la Comisión de Transportes; porque me queda muy claro que tenemos que ir juntos en este proyecto ambicioso que estás presentando.

Creo que los diputados federales ya tomaron, la gran mayoría, los temas que cada uno de nosotros queríamos mencionar, los reforzamos. Coincidió con las inquietudes que ellos tienen, aprovecharé que les hagan llegar la información para también despejar algunas dudas que tengo.

Pero voy a entrar en detalle, como dijo Jesús Ramírez, en el tiempo de las dedicadas. Ahorita le comentaba al secretario Oscar De Buen que ~~la obra que se aprobó en el municipio de Guasave, de la Calle 100~~, la verdad nos amanecimos ahí dentro del jaloneo y creo que cada uno de los diputados federales contribuyó para llevar beneficios, obras a sus distritos, a sus estados, y éste es uno de los casos, Oscar, que ~~se le otorgó~~



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 11, hoja 3, mmp

todavía esa inversión. Son 32 millones de pesos que aprobamos para la Calle 100. Es una obra que han esperado durante 40 años y que beneficia muchísimas comunidades y esencialmente al municipio le metimos en el renglón de caminos rurales para que no se nos fuera a ir la inversión. Ahí ~~hay un favor que~~
~~me hagan los comentarios.~~

También quiero comentar, aquí se lo dije en cortito a Rafael del Villa, ~~Guasave~~ es un municipio eminentemente agrícola, presumimos que es el corazón agrícola de México. Tiene 411 años y ~~tenemos el~~
~~servicio de correos, pero nunca hemos tenido el edificio que correspondía a Correos y~~ hoy tenemos el problema que van a ser desalojados porque los dueños de ese edificio donde está ahorita dando servicio durante muchos años Correos van a hacer otra construcción.

Están en su derecho los dueños de pedir que se quite la oficina, ~~ya tenemos el terreno~~, Rafael, ~~lo único que~~
~~podemos es el apoyo de parte de la secretaría~~—y esencialmente tu subsecretaría— ~~para hacer llegar~~
~~recursos y poder construir ese edificio de Correos en el municipio de Guasave.~~

Brevemente para Manuel Rodríguez, a ver si está dentro de tu jurisdicción. ~~El municipio de Guasave tiene~~
~~un problema de 300 transportistas federales, transporte federal; el estado tiene alrededor de 4 mil que tienen~~
~~problemas para validar o renovar las placas federales.~~

Casualmente me reuní con ellos por la necesidad que tienen ellos y que no pueden prosperar en el trámite de renovación de sus placas y están siendo sujetos a muchas extorsiones en las carreteras federales por la razón que ya se les habían dado sus placas federales, y hoy que van a renovar nuevamente para dar servicio federal, les están poniendo una serie de requisitos.

Entonces, es un problema que se está generando. Solamente en mi municipio tengo 300 transportistas federales, en el estado son alrededor de 4 mil. Me piden que sea puente con ustedes, hablando de



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 11, hoja 4, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

infraestructura. Porque ellos quieren tomar ya carreteras, quieren hacer manifestaciones; entonces, para ver en qué nos pueden ustedes ayudar para que esto pueda prosperar porque ellos ya tienen sus placas.

El único detalle es que, hoy que van a renovar les ponen una serie de trabas y la verdad que provoca, lo voy a decir públicamente, que ~~les estén pidiendo desde 25 mil hasta 48 mil pesos por cada renovación.~~

El licenciado *De Luis Téllez* : Muchas gracias, Oscar. Tenemos ~~el proyecto de la Calle 100, ya está liberado el recurso por parte de la Secretaría de Hacienda mediante oficio. La liberación se hizo a finales de marzo, si~~ no se ha publicado todavía la convocatoria, es porque no se ha podido todavía sacar el registro del proyecto en la Secretaría de Hacienda por alguna consideración de carácter del análisis del beneficio-costeo del proyecto. O muy probablemente ya esté obtenido ese registro y está en trámite la publicación de la convocatoria.

De esa parte no sé exactamente en qué situación se haya el proyecto, pero sí podemos informar que ~~está en proceso de publicarse la convocatoria toda~~ vez que ya tenemos el oficio de liberación.

El diputado : Muchas gracias.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Manuel.

El ingeniero *Rodríguez* ~~Manuel Ramírez~~: Estamos muy conscientes del problema que existe en diversas partes del país con respecto del conflicto de placas federales con placas estatales y municipales. Del caso específico, si quiere, al final de la reunión nos ponemos de acuerdo para tener una reunión específica para resolverlo. Pero, en términos de la solución de país, yo creo que ~~hay que distinguir tres tipos diferentes de problemas que están relacionados y que estamos enfrentando. El primero son tramos federales que hoy en día forman parte de la vialidad de las ciudades.~~



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 11, hoja 5, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El hecho de que la carretera la haya construido la federación no quiere decir que hoy en día ese tramo se utiliza como carretera, en muchos casos es un libramiento que actúa como un periférico, que está íntimamente ligado al tránsito urbano de la misma ciudad; sin embargo, ~~el transporte público municipal que requiere transitar en ese tramo federal requiere cumplir con requisitos federales~~ En lugar de cumplir con requisitos municipales.

~~Eso tal vez va a requerir~~ a nivel país de otro tipo de solución y de ~~ver cómo~~ esos tramos, que ya forman parte de las ciudades, ~~se les pueden entregar a los estados o los municipios~~ ~~por las correspondientes partidas presupuestales que implica su mantenimiento...~~

(sigue turno 12)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 12, hoja 1, mmp

... tramo federal requiere cumplir con requisitos federales en lugar de requisitos municipales.

Eso tal vez va a requerir a nivel país de otro tipo de solución y de ver como esos tramos, que ya forman parte de las ciudades, se les puedan entregar a los estados o a los municipios con las consecuentes partidas presupuestales que implica su mantenimiento.

El segundo problema que estamos enfrentando es un problema de números significativos de ~~vehículos~~ **vehículos** que tiene que ver con lo que —no estoy diciendo que sea el caso específico, pero a nivel nacional sí tiene que ver con, entre comillas, “las trabas” al reemplacamiento; porque a la hora de reemplacar, si se demuestra que **el vehículo es ilegal es difícil reemplazarlo** y lógicamente el que lo compró de buena fe tiene toda la razón de sentirse agredido, **pero el hecho de que lo haya comprado de buena fe no quiere decir que lo debemos autorizar si se trata de un vehículo ilegal.**

Con respecto de la corrupción, le diría, diputado, que **el presidente de la república ha instruido que se ponga especial atención en 10 trámites** que se realizan en el gobierno federal para resolver este tipo de problemas y **uno** de los diez trámites en los cuales está trabajando el gobierno federal, conjuntando los esfuerzos de varias secretarías, **es el trámite al que usted se refiere.**

El *Rafael del Valle* Dr. Téllez : En la parte de Correos, Rafael le dirá, verá esto con Purificación. Aquí nada más comentar un punto que ya ha venido señalando el secretario Téllez que es muy importante y que es la gran importancia que tiene el renovar, el modernizar, el incrementar la presencia, la productividad del correo del país, que es una pieza clave de las comunicaciones; es un instrumento fundamental complementario de las telecomunicaciones electrónicas: la mensajería, la paquetería, el envío físico.

Por eso se han tomado acciones en primer lugar de renovar el cuerpo directivo del organismo, en segundo lugar, como ustedes lo podrán haber atestiguado por la prensa el día de hoy mismo, ayer se firmaron dos



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 12, hoja 2, mmp

convenios. Uno con el IFE y otro con el servicio postal americano. Éste último permite una transferencia de conocimientos de expertos e inclusive de tecnología que va a ser muy importante para el correo.

El correo ciertamente es una empresa que tiene un potencial, insisto, un potencial enorme. Esto que menciona el diputado de Sinaloa, en Guasave es alentador el hecho de que ya se cuente con el terreno, pero con lo que no se cuenta es con la estructura, el inmueble físico para que opere el correo.

Estamos en una situación, diputado, similar en varias otras localidades del país y lo que es de llamar la atención al respecto es que el correo, para ser una empresa muy rentable, una empresa viable, no requiere de grandes inversiones públicas; lo que requiere es de un replanteamiento de su estrategia, que permita dar credibilidad al servicio y con la credibilidad va a aumentar naturalmente el volumen y con el volumen van a aumentar los ingresos, y la presencia de toda institución que tiene la obligación constitucional de dar servicio en todas las localidades del país, situación que hoy en día no ocurre.

Entonces, yo lo único que le comentaría al diputado es que, en efecto, ~~esta información que ya tengo~~ claramente subrayada aquí en mi nota ~~la voy a transmitir también a la directora general del Correo, para que~~ ~~proceda a evaluarla.~~

El diputado : Gracias.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Diputado, tiene la palabra.

El diputado : ¿Yo?

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Le toca.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 12, hoja 3, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado ~~Enrique López Albarrán~~ : Perdón, estaba con los de la segunda fila; estábamos haciendo grupo aquí para discutir otros asuntos de reivindicación de derechos. No. Muchas gracias, secretario, nuevamente y a los funcionarios por el espacio.

Yo quisiera hablar del caso de los puertos que comentaban hace un rato. Dentro del Plan de Desarrollo se habla de la creación de tres puertos, está el proyecto de Colonet también. Una pregunta es: ~~¿cuál es el~~
~~puerto de Lázaro Cárdenas~~, en concreto, que es el puerto que tiene mayor calado, que tiene ya una infraestructura ahí desarrollada y que tiene muchos pendientes por desarrollarse y que puede ser una alternativa muy viable, comparada sobre todo con los puertos que tienen la combinación de ser puertos de carga y puertos turísticos.

Hay pendientes desde hace mucho tiempo en donde no se han podido conciliar los intereses o el énfasis que ha imprimido una administración estatal con la municipal y a su vez con la federal, que es finalmente quien puede marcar la diferencia en ampliación y modernización del puerto; que sé que hay un proyecto para hacerlo, que sé que se está invirtiendo, pero también está pendiente lo del aeropuerto de carga.

~~El proyecto que está caminando lento sobre el recinto fiscal estratégico sobre la infraestructura bancaria regional para que pueda fortalecerse al mismo tiempo la actividad, áreas de abastecimiento, de seguridad. Nada más lo que tuvimos ahí del chino hace poco tiempo.~~

Yo no me explico, a mí me gustaría que me pudieran decir, ~~¿por qué no se enfocan más energías en un~~
~~puerto que ya está ahí, que hay una infraestructura ya desarrollada, con potencial de crecimiento, que tiene~~
~~más de 30 años instalada, que saldría más barato que crear un nuevo puerto —como los que se están~~
~~pretendiendo— y en su lugar se crean nuevos puertos que van a tomar mucho tiempo, que van a costar~~
~~muchos recursos y que de alguna manera podemos aprovechar en un corto plazo lo que ya se tiene?~~



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 12, hoja 4, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Por otro lado y hablando de los puertos ~~me gustaría conocer~~, quizá no en esta reunión pero sí más adelante a detalle ~~el proyecto del puerto de Colonet~~, porque tuvo muchos altibajos en la administración anterior. Hay grandes expectativas para el año que viene y creo que es importante que conozcamos el proyecto, en qué etapa se encuentra, cómo está desarrollándose, quiénes participan; si Hutchinson y Union Pacific le entran o no le entran y cómo va a ser el desarrollo de este proyecto.

Y finalmente una curiosidad también en la cuestión de los proyectos carreteros. Hace rato el subsecretario Manuel Rodríguez comentaba sobre el tren suburbano, que no había la demanda porque no conocen todavía el proyecto.

Creo que sucede muchas veces en el caso de las carreteras. Lo comento porque yo soy del estado de Michoacán y si ponemos un mapa de las zonas de mayor inseguridad, de mayor incidencia de narcotráfico y encima le montamos la red carretera, nos damos cuenta que donde están los hoyos negros es donde tenemos los principales problemas de seguridad.

Nada más que obviamente no hay una gran demanda, sin embargo, creo que sí hay la necesidad de...

(sigue turno 13)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 13, hoja 1, l.jg

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: ... y le pediría a... que conoce mucho... que tienen que ver con la seguridad del país. Entonces no sé si... comentar brevemente.

El *dr. Luis Téllez* : En realidad son dos mercados distintos. La carga que se quedara sin ir a... no iría a Lázaro Cárdenas, iría a California, a Oakland, a San Francisco, entonces hay una ventana de oportunidad que es lo que se ha venido aprovechando de un exceso de carga que cruza de California a Chicago y a Nueva York, que es la parte que se está buscando de mercado para hacer un puerto del lado mexicano en el desierto donde no hay nada y se pueda hacer un polo de desarrollo.

No compiten en este caso la gran cantidad de carga de Lázaro Cárdenas, casi toda es para México hoy, sin embargo el corredor está funcionando, el corredor que sale de Lázaro vía Kansas City-... a Laredo y creo que va a tener una maduración muy importante.

La aduana de Lázaro Cárdenas se va a construir con recursos del fideicomiso de Aduanas. Ya nos autorizaron doscientos y pico de millones para este año y el resto lo va a poner el puerto mismo la siguiente etapa. Aparte de la terminal de contenedores se está construyendo una terminal de minerales y una terminal de... de embarcaciones.

Lázaro está en camino de la prosperidad, sin duda, y ya Comisión Federal de Electricidad nos acaba de asegurar la compra de un terreno de 200 hectáreas para otra planta y en lo que compete al puerto, estamos haciendo ahí obras que nos van a facilitar mucho la vida para no interferir con la comunidad como el puente Albatros, que está haciéndose para que los camiones salgan por el lado de afuera de la ciudad y que no se destruya, como en otras partes hemos tenido problemas.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Oscar.



Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 13, hoja 2, l.jg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El *Oscar de Buen*

: En lo que se refiere a caminos en zonas de bajo nivel

de desarrollo, que todavía tienen un aislamiento importante, ahí en el programa de Infraestructura 2007-2012 estamos considerando dos grandes conceptos.

Por un lado lo que hemos llamado la terminación de ejes carreteros interestatales o interregionales, que nos permitan darle continuidad a la circulación carretera en regiones de gran potencial, donde por alguna razón generalmente topográfica y asociada con los presupuestos, no se ha podido terminar ejes completos.

Hay una serie de proyectos que los podemos calificar como proyectos que siempre están en el presupuesto y nunca se terminan. Ustedes conocen algunos de memoria, Tepic-Aguascalientes; Ruiz-Zacatecas; los que comunican Sinaloa con Chihuahua. Y por qué es eso, porque cada año le ponemos 10 o 15 millones de pesos y son obras que requieren mil, dos mil millones de pesos.

Entonces una propuesta que estamos formulando a la consideración del Congreso, que va a estar reflejada en la propuesta presupuestal, es que podamos dedicarle a esos proyectos cantidades mayores para poder lograr avances significativos en metas físicas, que al cabo de unos cuantos ejercicios presupuestales nos permitan contar con esos ejes completos y poder empezar a generar ese desarrollo que normalmente está asociado a la comunicación y también tener una mayor seguridad y una mayor facilidad para el control del territorio. Ésa es una vertiente.

La otra vertiente es la tradicional de los caminos rurales y alimentadores, donde yo creo que el gran esfuerzo que hay que hacer y donde ustedes pueden jugar un papel importantísimo es en el de dar a los proyectos que se autorizan como parte de los presupuestos anuales, una lógica territorial.

Normalmente nosotros lo que estamos haciendo es autorizando caminos rurales que son inversiones importantes, pero que están aislados. Unos son en una parte del estado, otros en otra y no hay una lógica de



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 13, hoja 3, l.jg

planeación o de comunicación local y regional que pueda ayudarnos a lograr sinergias en esas asignaciones de recursos.

En la medida en que la distribución de recursos del Programa de Caminos Rurales pueda obedecer a una lógica regional o estatal específica, creo que en esa medida vamos a poder tener mucho más éxito en el control de territorio, en la promoción del desarrollo y en lograr sinergias con las inversiones que hagan otros sectores.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Muchas gracias. Diputado Malagón.

El diputado : Yo no soy Lemarroy, López.

El diputado Martín Malagón Ríos: Muy buenas tardes, señor secretario. Solamente un servidor tiene dos comentarios muy puntuales, sobre todo refiriéndome a la Subsecretaría de Comunicaciones.

Creo que se ha comentado respecto al espectro radioeléctrico, donde se ha mencionado que es un patrimonio de la nación, sin embargo sabemos de antemano que dos empresas muy importantes son las que generalmente manejan este tema. Sin embargo quiero mencionar que hay una preocupación enorme de más de 700 empresas que manejan el AM, y en este sentido falta la reglamentación, falta indicarles, darles a conocer qué tecnología, qué transparencia de tecnología se va a utilizar en México. Hoy en día todavía siguen con la analógica, tiene la transferencia digital, sin embargo todavía están con la incertidumbre qué va a pasar con toda esta industria.

La propuesta muy concreta y muy indiferente de cuestionamientos técnicos, que se les dé un tiempo suficiente para el cambio y transferencia de tecnología y ellos proponen que sea el combo, sobre todo también en el proceso de que en el país se va a ir introduciendo esa tecnología para que con el tiempo se vaya... el usuario no perciba esos cambios tecnológicos, pero que sí favorezca a la industria.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 13, hoja 4, l.jg

Por otro lado, también dentro del tema de comunicaciones, hay un problema muy serio y esto yo lo referiría en todo el país. Se habla de líneas telefónicas fijas, sin embargo para poder autorizar nuevas líneas y sobre todo en comunidades pequeñas, les piden que sean 500 usuarios los que estén solicitando y poderles autorizar... esos sistemas de tarjetas telefónicas caseras.

Hay comunidades donde tienen 50 y requieren 150 y les dicen: “déjanos ver hasta cuándo”, esto lo estuvimos viendo con la gente de la Subsecretaría de Comunicaciones y decía: “déjanos ver si podemos autorizar otras más”.

El problema aquí es que estas personas están utilizando tarjetas y que mensualmente se están comunicando con gente sobre todo a Estados Unidos. Mensualmente es costosísimo lo que les sale comunicarse con su gente de Estados Unidos y obviamente estamos favoreciendo economías de empresas que están debidamente autorizadas.

Es una preocupación que hago manifiesta. Por ahí ya lo hicimos, concretamente lo menciono, concretamente tenemos el problema en dos comunidades —estoy hablando del estado de Guanajuato—, Coroneo y Tarandacuao y es la respuesta que nos han dado. Muchas gracias, señor secretario.

El : Muchas gracias por su pregunta. Rafael, te pediría que tú tomaras esta pregunta, por favor.

El : Con todo gusto, diputado. Si me permite empezar por la última pregunta, por la última observación.

Yo creo que el diputado está haciendo mención de un tema que hemos identificado recientemente. La estructura de tarifas de las personas que viven en estas poblaciones pequeñas o rurales, los programas de



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 13, hoja 5, l.jg

cobertura social se crearon con base en la noción de que estas personas no van a pagar una renta mensual, sino que iban a tener que comprar estas tarjetas como si fuera un teléfono móvil, y estas tarjetas cuando se acaba el crédito literalmente dejan de servir.

Las tarifas que aplican para estos usuarios son las tarifas de telefonía pública. Estas tarifas de telefonía pública son de un peso el minuto de una llamada local; dos pesos el minuto de una llamada de larga distancia nacional; cuatro pesos el minuto de una llamada de larga distancia a Estados Unidos y Canadá y arriba de 19 pesos para Europa y otros países. América Latina está en ocho pesos, en fin. Es una estructura de tarifas súper compleja, la gente no sabe lo que le cuesta y es un esquema de tarifas, señor diputado, que sin duda alguna es un esquema de tarifas...

(Sigue turno 14)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 14, hoja 1, mmp

... y arriba de 12 pesos, perdón, 19 pesos para Europa y otros países; América Latina está en 8 pesos. En fin, es una estructura de tarifas supercompleja, la gente no sabe lo que le cuesta y es un esquema de tarifas, señor diputado, que sin duda alguna es un esquema de tarifas ineficientes. Se está cobrando mucho más de lo que cuesta realizar una llamada por la realización de la llamada.

Ahora bien, es un problema complejo porque así se licitaron estas líneas telefónicas bajo es programa de cobertura social; entonces, es un esquema que está en un contrato, no es un esquema que pueda la Secretaría de Comunicaciones nulificar arbitrariamente; sin embargo, hay que ver hacia adelante.

Lo que sí le puedo afirmar es que tenemos muy claramente identificado el problema que usted menciona y lo compartimos y al mismo tiempo decirle que en las futuras licitaciones que seguramente tenemos que realizar para este tema, para aprovechar plenamente el fondo del fideicomiso de cobertura social al que hacía yo referencia en la presentación de estos 750 millones, que tenemos que pensar cómo vamos a estructurar los esquemas de tarifas de tal manera que le beneficien a la población realmente; esa población que tiene que realizar esas llamadas de larga distancia internacional que son muy caras.

El otro problema también además del esquema, que usted no lo mencionó pero que es un problema muy serio en muchas poblaciones, es que simplemente las tarjetas no están disponibles a la venta; entonces, incurren en grandes gastos de tiempo, de dinero, de transporte simplemente para poder adquirir las tarjetas para poder estar comunicado.

Entonces sí hay un problema, señor diputado, y lo único que le quiero comentar en este caso concreto es que sí estamos plenamente conscientes del problema que usted menciona y, sin embargo, en estos momentos estamos muy limitados para poder actuar con lo que ya se licitó, con los esquemas del contrato como ya existen hoy en día; pero compartimos plenamente la preocupación.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 14, hoja 2, mmp

Y en relación a la primera preocupación que usted mencionaba de las estaciones de AM, aquí sin duda es un tema muy complejo, es un tema que tiene que ver en parte con lo que ocurre en toda actividad económica, que por la naturaleza misma de la evaluación del desarrollo económico, aun cuando la economía crece, algunas actividades económicas decrecen.

Por ejemplo, en la industria de telecomunicaciones, que es muy dinámica, ocurren todo el tiempo ese tipo de fenómenos. Ustedes se acuerdan hace 10, 15 años que había más de un millón de equipos de radiolocalización de personas, los famosos Peichin. Hoy en día tenemos cerca de 50 mil usuarios de Peichin, o sea que es una industria que murió y es una industria que hace 10 años pensamos que podía crecer muy fuerte, el punto es que la telefonía móvil se comió a esta industria.

Son fenómenos, o sea, la actividad económica en general implica grandes riesgos. En el caso de la AM, este riesgo se está materializando por el hecho de que las estaciones de FM le están comiendo el mandado a las estaciones de AM por la mayor fidelidad que tienen las transmisiones y porque simplemente esa mayor fidelidad hace que las personas prefieran escuchar una estación FM a una estación AM.

Sin embargo, es difícil en este momento pronosticar que simplemente va directo a la muerte la radio AM, eso no es algo que estamos tratando de decir ni mucho menos; simplemente es que las estaciones de AM tienen un perfil distinto a la FM porque tienen un alcance muy grande. Por ejemplo, en poblaciones rurales el alcance mayor de las estaciones AM las hace vehículos de comunicación hoy en día y probablemente en un futuro todavía muy eficientes para poblaciones más apartadas.

Pero no me queda claro, perdón, diputado, no me queda claro que desde el punto de vista de una política pública la política pública deba ser una de apoyo o subsidio, entre comillas, irrestricto a esta actividad, porque es parte natural de la evolución algunas tecnologías, que algunas tecnologías tienen su momento y van en declive.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 14, hoja 3, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Lo que le diría es que está claro que hay interés en mudarse a FM de estos concesionarios y, sin embargo, el marco jurídico que tenemos en la actualidad de la Ley Federal de Radio y Televisión no es un marco que permita, aun con las decisiones de la Suprema Corte de Justicia, que permita simplemente a la autoridad, al secretario Téllez el mudar a un concesionario de una estación AM a una estación FM. No lo permite el marco jurídico.

Sin embargo, sí establece con toda claridad la nueva Ley de Radio y Televisión vehículos para asignar bandas de frecuencias a nuevos concesionarios, entre los cuales obviamente pueden participar las estaciones, los concesionarios de AM.

Lo que le quiero decir es que tienen un derecho preadquirido los concesionarios de AM sobre estaciones de FM, lo cual no es cierto, no puedo afirmar eso; pero sí le puedo afirmar que después de 12 años, 13 años después de que se otorgaron las últimas concesiones de FM en el país estamos en posibilidades en los próximos años de hacer programas importantes de apertura del mercado de la radio FM. Y que inclusive, aun cuando en la Ciudad de México veamos que tenemos un gran número de estaciones FM, inclusive, previa modificación de la norma oficial mexicana, técnicamente es posible incluso otorgar estaciones de FM en el valle de México.

Dije previa modificación de la norma oficial mexicana vigente, lo cual obviamente va a generar conflictos porque los operadores existentes no quieren mayor número de competidores. Eso es natural también, es un fenómeno que se observa en cualquier mercado, los operadores existentes nunca quieren mayor competencia, pero, no obstante, tecnológicamente sí le podemos afirmar que inclusive en el mercado más congestionado, que es en el valle de la zona metropolitana es posible hacerlo.

El resultado de esto es impredecible y, sin embargo, la Ley Federal de Radio y Televisión permite que el gobierno federal próximamente pudiera iniciar un programa de licitaciones de radio.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 14, hoja 4, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado : Simplemente quisiera agregar que estamos conscientes de que la radio AM da una cantidad de empleos importantes, no tanto en la zona metropolitana del valle de México sino en otros lugares, y que sí estamos analizando, como comenta Rafael, cuáles son las posibilidades que podemos abrirle a los concesionarios de radio AM.

No podemos transformar sus estaciones en FM porque no lo podemos hacer con todos, pero estamos viendo qué soluciones se le da a la industria, dada la caída que ha sufrido en los últimos años.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: El diputado Franco.

El diputado Rafael Franco Melgarejo: Secretario, buenas tardes. Compañeros, buenas tardes. Es ambicioso del proyecto del Programa Nacional de Infraestructura. Sí quisiera yo hacer algunas observaciones, señor secretario.

Primeramente, en la cuestión de infraestructura carretera se presenta un fenómeno muy importante. Del año 94 a 2006, lo comentaba yo con usted, las estadísticas dicen que han bajado los índices de accidentes y eso es importantísimo. Pero el fenómeno que ocurre es que ha habido más lesionados y más muertos.

¿Qué quiero decir con esto? Que la infraestructura carretera debe ir de la mano con la tecnología en competitividad a nivel mundial, pero podemos crecer en carreteras pero si son carreteras inseguras, no tiene caso que estemos creciendo en ello. Es una de las observaciones que quería hacerle, señor secretario.

En la cuestión ferroviaria que se planee una estrategia con municipios, porque a fin de cuentas el crecimiento de las vías de ferrocarril tiene un problema muy grande: el problema de los cruces e incluso las invasiones de las vías. Para poder crecer se necesita hacer un plan estratégico, con municipios, porque en los municipios es donde tenemos el problema.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 14, hoja 5, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

En cuestión de puertos, lo comentaba con usted, también es un plan ambicioso el querer crecer, el querer tener más captación de contenedores pero el problema radica en que tenemos un embudo, que son las aduanas. Entonces también tener en cuenta la situación de las aduanas en los puertos, porque es lo que no va a dejar crecer.

El ejemplo que puedo poner es el puerto de Altamira, que está trabajando al 18 por ciento de su capacidad pero se encuentra en este momento también con ese problema que es la aduana. No es un problema jurídico, no es de fondo sino de forma el problema que tienen con la Aduanas por la infraestructura que tiene que tener la aduana.

Ésas son las observaciones que yo le haría, señor secretario, y dos peticiones importantes: yo le mandé por ahí un documento de la revisión de los centros SCT Morelos y de todo el país, en específico este centro Morelos. En la ciudad de Cuautla se va a construir el distribuidor...

(Sigue turno 15)



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 15, hoja 1, rpq

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... las observaciones que le... el señor secretario y dos peticiones importantes y yo le mandé un documento de la revisión de los centros de CT Morelos y de todo el país y en específico. En el Centro CT Morelos, en la Ciudad de Cuautla se va a construir el distribuidor Cuautlixco, donde hay un destacamento de la Policía Federal Preventiva, un destacamento totalmente estratégico y que el subdirector de autotransporte federal le solicitó que desocuparan el predio porque está a cargo de la SCT, pero sí ver de qué manera se va a reubicar porque ese punto es totalmente estratégico.

Distribuidor de Cuautlixco en la Ciudad de Cuautla y también comentaban de la infraestructura de carreteras, las manchas urbanas donde hay conflictos con el transporte público local, federal y municipal y en específico la petición, el tramo de Santa Bárbara e Izúcar de Matamoros en la carretera 115, si mal no recuerdo, es el kilómetro 69, 63 más 800, que ya está totalmente absorbido por la mancha urbana; el alumbrado público ya lo da el gobierno municipal, la seguridad la da el gobierno municipal; vialidad la da el gobierno municipal e incluso los semáforos, que también hemos ido a hacer peticiones a la SCT y con muchos trabajos lo hemos logrado. Hemos puesto semáforos en este corredor tan importante y precisamente también, como comentario, el subdirector de autotransporte federal de SCT Morelos, en cuestión de infraestructura, el problema no se puede arreglar de carreteras en cuestiones de modalidades de transporte reclasificando y más allá de reclasificar, de reclasificarlas de una manera irresponsable.

Tengo tramos que le solicité a SCT Morelos que me las clasificó como autopistas, cuando se clasifican como A y Be, entonces, como Be y Ce, entonces, en ese orden de ideas, sí hacer una revisión un poquito más curiosa, más puntual para estos centros ST, señor secretario. Éstas serían las dos peticiones, gracias.

El secretario

: Sí. En la parte de centros SCT, sin lugar a dudas hay mucho que debemos de trabajar, pero se está trabajando mucho, con nosotros está Trarcisio Rodríguez y le pediría —Tarcisio está enfrente de mí— le pediría que si al final de la reunión, dado que se trata de un tema muy específico, se pudiera usted juntar con él, revisarlo y ya darle seguimiento. Quisiera comentarle que



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 15, hoja 2, rpq

estamos trabajando bien con la Secretaría de Hacienda, no es mi responsabilidad afortunadamente, la de aduanas, pero estamos trabajando bien con las secretaría de Hacienda; voy a transmitir este problema.

El caso de los ferrocarriles y la convivencia urbana ferroviaria la trató el subsecretario Rodríguez; tenemos una cantidad de recursos que podemos ampliar y que con la ayuda de ustedes podremos ampliar para tener un mejor paso del ferrocarril por las ciudades. En algunas de ellas hay que sacar del centro de la ciudad el ferrocarril, en otras de ellas simplemente hay que hacer los acotamientos adecuados y lo quisiera comentarles es que estamos conscientes que una de las cinco causas de mortandad en el país son los accidentes en carretera y estamos haciendo un esfuerzo con la Secretaría de Salud para reducirlo y uno de los puntos fundamentales yo creo que los podemos trabajar con la Cámara de Diputados, que es que en las carreteras se respeten las especificaciones para las cuales fueron hechas las carreteras, es decir, que si la velocidad máxima es de 100 kilómetros por hora, la gente vaya a 100 kilómetros por hora máximo y que hagamos campañas para que esto se respete.

En la parte de Santa Bárbara e Izúcar de Matamoros, se refiere al mismo problema que trató el subsecretario Rodríguez, de que las carreteras pasan a ser parte ya de las ciudades y también le pediría a Tarcisio que lo pudiera ver con usted, si le parece bien.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Diputado Paredes... ahorita te lo paso...

Subsrio. Manuel Rodríguez
El diputado Francisco Javier Paredes Rodríguez: Nada más una aclaración, una mala noticia: el número de accidentes no ha bajado, lo que se hizo en la administración anterior, fue cambiar la definición de accidente.

Francisco Javier Paredes
El diputado Francisco Javier Paredes : Buenas tardes compañeros, sólo para continuar un poco con el tema de las autopistas de cuota, en el sentido de que, por lo que he podido conocer de la operación, cómo funciona Capufe, ésta opera las autopistas aún las de Farac, entonces creo que ha habido —y es la



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 15, hoja 3, rpq

pregunta en específico— si la Secretaría tiene detectada lo que tiene que hacer para poder facilitar y ser el puente efectivo entre Banobras, Farac y Capufe, para que realmente las autopistas de cuota tengan un mantenimiento y una conservación oportuna, adecuada, porque esto es lo que creo que genera en todo el país la molestia de estar en el pago de la cuota que año con año se incrementa en las nuevas concesiones y ver autopistas que aunque son de cuota, dejan mucho qué desear en su mantenimiento y conservación y eso es lo que provoca la molestia generalizada del pago de las autopistas. ¿Qué es lo que ya tiene previsto la Secretaría?, porque he escuchado opiniones en el sentido de que efectivamente, Capufe tiene que presentar un paquete de obras a Banobras para que el Fideicomiso de Farac pueda otorgar la autorización de recursos y ese proceso se tarda o no se da o algo pasa ahí.

La segunda pregunta sería con respecto al segundo paquete del Programa de Aprovechamiento de Activos, si ya tienen algunas autopistas detectadas para eso y cuáles van a ser. Muchas gracias.

El secretario : En términos del segundo paquete, todavía no las tenemos definidas y en cuanto las tengamos, si ustedes nos invitan a la Cámara o nosotros los invitamos a la Secretaría de Comunicaciones, se los vamos a presentar, como les presentamos el primer paquete en su oportunidad y Óscar de Buen es el encargado de la Secretaría y es realmente quien coordina los esfuerzos entre Capufe, Banobras y el Farac. No sé si quisieras hacer algún comentario, Óscar.

El ciudadano Óscar de Buen: Sí, cómo no, con mucho gusto. La manera como se operan la mayoría de las autopistas de cuota es la siguiente: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad concesionante y supervisora del sistema; a través de una concesión, las otorga en concesión al Farac, al Fideicomiso Farac que está constituido en Banobras. Este fideicomiso a través de esta concesión recibe el derecho a explotar, conservar, operar, mantener y todo lo demás, las carreteras existentes y el Fideicomiso Farac ha contratado a Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos; tiene celebrado un contrato de operación y mantenimiento con Capufe para que éste sea el operador de todas las carreteras que tiene concesionadas el Farac. Entonces, el titular, quien recibe los flujos de ingresos que se cobran en las



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 15, hoja 4, rpq

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

carreteras es el Farac y anualmente autoriza un presupuesto para operación, para mantenimiento, para seguros, para todo el conjunto de servicios que se requieren para que las carreteras operen como deben operar y también el Farac es el responsable de destinar una cantidad muy importante de sus ingresos para atender las obligaciones financieras que se tienen en el sistema, es decir, pago de deudas, pago de bonos que están colocados en el mercado y que deben ser periódicamente pagados por los ingresos de las carreteras.

Desde el punto de vista de la integración de los presupuestos anuales, Capufe tiene que estructurar cuáles son las necesidades de conservación y de mantenimiento de cada carretera, las somete a la consideración del Comité Técnico del Farac, ahí se autoriza el presupuesto y posteriormente, Capufe, con el presupuesto que le autorizó el Farac, contrata las obras. Todo esto se hace en el marco y aplicando las reglas de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal por un lado y por otro lado, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas o sea, toda la contratación y las obras que se hacen en el mantenimiento de las carreteras concesionadas al Farac se hacen bajo el marco de la obra pública, por supuesto que también está toda esta operación sujeta a auditorías y a revisiones permanentes por parte del órgano interno de control, tanto de Capufe, como de Farac, como de la propia Auditoría Superior de la Federación.

Anualmente, yo les diría que el estado físico de las carreteras, si bien...

(Sigue turno 16)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 16, hoja 1, rjg

... a auditorias y a revisiones permanentes por parte del órgano interno de control tanto de Capufe como de Farac, como de la propia Auditoría Superior de la Federación. Anualmente les diría que el estado físico de las carreteras si bien hubo épocas en las que tal vez no sea todavía el óptimo, se ha hecho un esfuerzo sostenido a lo largo de varios años, para subir la calidad y mejorar las condiciones físicas de la red de las carreteras de cuota que tiene este fideicomiso.

Ha habido una mejoría, sin duda hay todavía unos focos rojos, algunos puntos que no están como deberían pero sí hay que informar que se tiene un programa de trabajo y se tiene un conjunto de acciones previstas para superar los problemas que en este momento puedan existir.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: El diputado Salas.

El diputado Marcos Salas Contreras: Buenas tardes. Señor secretario, con relación al programa de obra concesionada el primer paquete Guadalajara-Zapotlanejo, Zapotlanejo-Maravatío, León, Angosta, Moreno y Aguascalientes, en ese punto mi pregunta concreta es ¿Cuál fue el método empleado para calcular el valor de cada una de estas autopistas y quién participó en la evaluación? Es la primera pregunta.

¿Por qué concesionar activos que son altamente rentables para el país y no buscar en cierta manera la bursatilización porque esas empresas que están ganando seguramente sus inventarios van a ponerlos a la Banca para que se les puentee con un recurso. Lo mismo podríamos hacer nosotros, si son altamente rentables y recordando que a ICA precisamente esos tramos fue los que quebrantó y hoy que están saneadas hoy se las damos ya sanitas, con mucha carnita, creo que deberíamos analizar ese criterio.

Bursatilizar creemos que podría ser el caso porque lo que estamos buscando son recursos pues entonces si ellos van a bursatilizar o a dar ese inventario para que les den dinero para pagarnos a nosotros, creo que lo pudiéramos hacer también el gobierno. Tenemos el inventario podemos tenerlo como apalancamiento.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 16, hoja 2, rjg

¿Cuál sería la causa que por qué las autopistas después que se les da mantenimiento duran tan poco y estamos señalando cuatro tramos que yo que viajo cotidianamente por los tramos México-Orizaba, México-Querétaro, México-Toluca, México-Acapulco y Calpulalpan-Apizaco, prácticamente el mantenimiento no dura mucho. Vemos el tramo Puebla-Los Reyes que eternamente le están dando mantenimiento y no duran ni tres, cuatro meses, cuando ya están aflorando otra vez. El calavereo siento que son mantenimientos mayores que deberían tener vida útil de unos cinco años.

Un grupo de diputados de Veracruz, sobre todo del PAN, hicimos una denuncia por corrupción, al delegado de la SCT y al subdirector, no hemos visto ningún resultado y le hemos venido haciendo de auditor, estamos haciendo la chamba de los que tendrían que hacerla y observamos que a uno de los que se está acusando tiene desde el 99 seis acusaciones y seis amonestaciones del órgano de control. Ese señor desde 97 tiene dos acusaciones. En el 99 tiene otra acusación, en el 2005 otra, en el 2003 tiene otra y el 2006 otra y todas dicen: negligencia administrativa y violación, leyes y normatividad presupuestal.

Diputados de Veracruz no entendemos cómo se puede sostener a un elemento que trae un antecedente. Dicen que en el fútbol con dos tarjetas amarillas es expulsión y este señor tiene seis amonestación del órgano de control, que datan del 97 al 2006. Seguramente se le van a acumular otras porque ya vienen en camino. Nos preocupa que a pesar de tanto soporte y tantas cosas que se han manifestado, esto señores son inamovibles.

El comentario de los constructores de Veracruz es que para tener obras en la secretaría hay que llevar un maletín de dinero y dan las obras de los quintos, sextos y octavos lugares. Es bochornoso no saber qué va a pasara con este tipo de funcionarios que nada más los cambian de un estado a otro. Estamos cambiando el tumor de un estado a otro porque no los expulsan, los siguen tolerando. No sé a qué obedece.

En mayo mandé un escrito al subsecretario Oscar de Buen, donde les hacía del conocimiento que hay un puente que se llama El Remolino, en Veracruz donde participa la Secretaría de Comunicaciones con un 25



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 16, hoja 3, rjg

por ciento, un 25 el estado, un 25 Pemex y un 25 grupos indígenas, haciendo un paquete de 100 millones. Se concursó esta obra y presentaron propuestas empresas serias del Distrito Federal, que están construyendo el paso a desnivel que está a la salida a Puebla, son empresas muy fuertes con una postura de 69 millones y medio y el segundo lugar llegó con 74, el tercero con 77 y el cuarto con 98 millones, lo declararon desierto y sin mediar concurso lo asignaron al cuarto lugar con 100 millones de pesos. Es recurso federal sin respetar ninguna normatividad. Nunca me contestó el subsecretario, aquí está el escrito del 8 de mayo. Yo no sé a qué estamos jugando.

Tengo algunas peticiones de constructores de la ciudad de Veracruz puerto, donde participan los concursos del API y pareciera que nada mas hay una constructora en Veracruz, que se llama Triomedio, en el lugar que quede a ella le dan. Esta empresa está cuestionada porque una patente de corzo la plagió y fue notificado el API de Veracruz que esta empresa había utilizado una patente de corzo sin el consentimiento de la empresa que tiene la patente de corzo y hay un juicio penal. Cuando uno concursa dicen decir la verdad y la verdad de lo que uno está exponiendo. Esta empresa violentó la normatividad y a pesar de eso le acaban de hacer dos días, un contrato de 460 millones quedando Río Medio, quedando en quinto lugar y hace 15 le dieron en quinto lugar otra vez, un concurso de 58 millones.

En Veracruz la gente se acerca conmigo porque soy de la Comisión del Transporte y sobre todo soy del área de infraestructura y el comentario dicen: ¿Qué está pasando? Tengo la denuncia de la empresa Terraplenes Armadas Internacionales, donde acusa a la empresa Río Medio, por plagiarle su patente de corzo, misma que se la dirige a Jorge González Oliviere, director del API de Veracruz. No hicieron nada y le siguen asignando obra, una empresa que prácticamente está violentando el marco legal y está metido en un problema de carácter penal.

Aquí tengo la inconformidades. Es una empresa Gutiérrez Exome, de Veracruz. Otra empresa Acarreos Oloarte, donde están acusando a esta empresa. Les voy a dejar todo este expediente, lo voy a dejar para que ustedes den fe de qué está pasando en Veracruz. Estamos sorprendidos, somos el gobierno del cambio, el



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 16, hoja 4, rjg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

gobierno de manos limpias. Pero no sabemos. Yo soy panista y soy congruente con lo que digo y lo que hago. De seguir así no sé qué va a pasar. Seguimos aprobando recursos. Nunca van a ser suficientes para dar respuesta a tanto bandido.

Hay un programa que se llama Mantenimiento Rutinario de las Carreteras, es el sistema que tradicionalmente va un carrito con una cuadrilla de trabajadores y van tapando los baches. Este sistema debe desaparecer en su programa de obras de este año, en virtud de que es una simulación de hechos porque los verdaderos contratistas son los residentes del tramo. Cuando vamos a concesionar las carreteras ya están concesionadas. Cada residente tiene su tramo y su...

(Sigue turno 17)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 17, hoja 1, baag

... programa que se llama Mantenimiento Rutinario de la Carreteras, que es el sistema que tradicionalmente va un carrito con una cuadrilla de trabajadores y van tapando los baches. Este sistema debe desaparecer en su programa de obras de este año, en virtud de que es una simulación de hechos, porque prácticamente los verdaderos contratistas son los residentes del tramo cuando dicen: Vamos a concesionar las carreteras. Ya están concesionadas. Cada residente tiene su tramo y tiene su empresa de fachada que cada mes van a facturar los trabajos que una segunda empresa hace, porque hay dos conceptos: una que se llama Mantenimiento Periódico que hace lo mismo que lo que hace la empresa que ganó primero. En el mismo tramo están encimadas dos o tres empresas que son las que en realidad hacen el trabajo y la primera empresa que ganó de origen es la que nada más se para a presentar su factura cada mes en la SCT.

No podemos desperdiciar ese recurso que tanto nos cuesta y nos estamos peleando aquí los diputados para ver si llevamos un camino a nuestra tierra. Esos programas, yo les pregunto a los diputados de Veracruz, que metimos obra para que en los municipios, distritos fueran beneficiados. No pasó una sola obra y no podemos aceptar que ese tipo de simulaciones se sigan dando.

Si usted me lo permite, yo le puedo señalar, el día que quieran, cualquier tramo en Veracruz donde hay simulaciones de hecho y se siguen cobrando. Ésa es la verdadera caja chica de esos señores. Muchas gracias.

El secretario Luis Téllez Kuenzler: Gracias por sus comentarios. Por supuesto que como secretario de Comunicaciones y Transportes me preocupa mucho que me diga que en Veracruz no se puede hacer nada sin un maletín de dinero, pero dado que tiene usted distintas quejas, yo le voy a pedir si pudiera usted hablar mañana con el oficial mayor de la Secretaría y con el coordinador de Delegaciones, porque no vamos a resolver ahorita cada uno de los puntos, sino que hablara con ello y yo me comprometo en dos semanas tenerle una respuesta a todas estas preocupaciones que expresó, específicamente de casos de corrupción.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 17, hoja 2, baag

Sí quiero decir que la Secretaría, obviamente, no está exento de ello, como no están exentas muchas dependencias del gobierno federal, sobre todo en lo que tiene que ver con trámites pequeños, me preocupa mucho lo que me comenta de las obras. Le voy a pedir a César Patricio que también está para ver lo que tiene que ver con la API y que se tomen las medidas más estrictas que se puedan tomar y que se deban de tomar en el caso de que encontremos que los funcionarios, efectivamente, están incumpliendo en su deber y están incumpliendo con la ética que deben de cumplir su trabajo. Entonces mañana, si se pudiera poner de acuerdo con el oficial mayor, mañana mismo lo vemos. No quisiera entrar en detalle porque si no, no vamos a acabar.

¿Por qué concesionar y no bursatilizar? Porque si hubiéramos bursatilizado lo que hubiéramos podido bursatilizar es el riesgo Capufe y Capufe no está exento de corrupción y Capufe no es el mejor administrador que existe de carreteras en el mundo. Los mejores administradores de carreteras que existen en el mundo son administradores, son los que participaron en la concesión y obtuvimos una cantidad de recursos mucho más alta que el que hubiéramos obtenido si hubiéramos bursatilizado.

Claramente la concesión implica una serie de compromisos de mantenimiento de la carretera y de ampliación de las carreteras que, como usted mismo señala correctamente, Capufe no ha podido hacer adecuadamente, aún y cuando le hemos podido dar los recursos. Además de que todos en esta mesa sabemos que en Capufe hay hoyos negros en los cuales tapan las cámaras, se roban el dinero de las casetas, etcétera. es muy distinto el riesgo que se le da a una empresa...

(Sigue turno 18)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 18, hoja 1, mmp

... obviamente es una institución que... y que pagó 4 mil 300 millones de dólares por las carreteras, mucho más de 1 que se había estimado y mucho más de lo que ahorita valdría la carretera en estos momentos, que es la deuda que tendría ICA o tiene la carretera con el FARAC, que es de alrededor de 20 mil millones de dólares, menos de 2 mil millones de dólares; es decir, tuvo que pagar y pagó con una capitalización y obviamente un financiamiento importantes y una capitalización de Goldman Sachs.

En términos del método que se empleó para valuar las carreteras, se empleó método financiero, de descuento de flujos y estimación de foros para las distintas carreteras. Eso, como nosotros somos los operadores, le tocó hacerlo a la Secretaría de Hacienda y a Banobras.

Claramente lo que se obtiene es muy fácil, el valor de la carretera. Si la carretera todavía fuera del concesionario pasado y la tuviéramos que comprar, es lo que vale la carretera en el FARAC, si la compráramos en valor en libros; pero lo que pasa es que precisamente, al concesionar la carretera y no bursatilizarla el concesionario, le está dando mucho más valor que la bursatilización misma y que el valor en libros que tiene.

Yo sí le comento, diputado Salas, sostengo en forma muy firme que, sin lugar a dudas, son mucho mejores operadores ICA y Goldman Sachs, que lo que es Capufe. Y usted me lo comprueba diciendo que tenemos problemas en la carretera México-Orizaba, en la México-Acapulco, en varias de las carreteras que usted recorre y que no hemos podido, a pesar de la cantidad de recurso que se han entregado, no hemos podido dejarlas como deben estar.

Nada más brevemente, no sé, Oscar, si quieres comentar algo del mantenimiento.

El ciudadano Oscar *de Buen* : Sí, cómo no. Quizá nada más agregar también al comentario de por qué la concesión y no la bursatilización. Cuando nosotros concesionamos estamos obteniendo del mercado la suma, el valor total de la concesión total a lo largo de lo 30 años. Eso incluya la



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 18, hoja 2, mmp

deuda más el capital de riesgo que aporta el concesionario, por eso llegamos a 40 y tantos mil millones de pesos. Si hubiéramos nada más bursatilizado, lo que sucede es que como el mercado nada más toma papel a máximo 20 años, nada más podemos capturar 20 en lugar de los 30 años de la concesión y eso reduce en forma notable la cantidad de recursos que se obtienen.

Ahora, por lo que se refiere al mantenimiento y la pregunta de por qué la vida útil de las acciones que se toman es reducida, yo comentaría que en el caso de la red federal la secretaría anualmente recibe un presupuesto con el que tiene que atender una red de casi 45 mil kilómetros de longitud. Este presupuesto, por ejemplo, este año se autorizó un presupuesto que es muy bueno, es casi el más alto de los que se han recibido en los últimos años para mantenimiento; pero con la extensión de la red que tenemos no los alcanza para poder tener la red en las condiciones óptimas que necesitamos.

Por ejemplo, este año tuvimos presupuesto para poder hacer así como 8 mil kilómetros de conservación periódica. ¿Qué quiere decir esto? Que hay treinta y tantos mil kilómetros que no vamos a atender este año. ¿Cuál es nuestra estrategia? Nuestra estrategia es hacer un trabajo de priorización de la asignación de los recursos en función del tránsito que tienen las carreteras y de las condiciones físicas que van teniendo.

Entonces, hay carreteras que tengan una combinación de tránsito bajo, por decirlo así, y condiciones físicas intransitables que reciben un tratamiento mucho más espaciado que el que sería deseable. Nosotros le damos prioridad a las carreteras que tienen los mayores tránsitos.

Todo esto lo comento porque tenemos que hacer una labor de distribución de los presupuestos y de los recursos que se autorizan en la mayor cantidad posible de tramos para evitar un problema generalizado en toda la red de todo el país. Eso nos lleva a que en ocasiones tenemos que privilegiar acciones que no tiene vidas útiles tan largas, a cambio de poder atender esas carreteras con una mayor periodicidad.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 18, hoja 3, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dicho de otra manera, a la mejor la acción que conviene es una reconstrucción, una reestructuración del pavimento con vida útil de 6, 8 años, pero si no tenemos el dinero preferimos a lo mejor hacer una estrategia de tratamiento superficial que nos dé una vida útil de 2 o 3 años y que permita atender así sea temporalmente las condiciones del tránsito que van a circular por esa vía.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Diputado Felipe González.

El diputado Felipe González Ruiz: Señor presidente, yo declino mi participación en aras de que, primero, no está presente el secretario, y luego veo que ya estamos un poco cansados todo mundo. Entonces, lo dejo para otra ocasión.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: ¿El diputado López se retiró? ¿Mollinedo? Eran todos los que estaban apuntados. El señor secretario se está retirando.

El diputado : ¿Va a regresar?

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Sí, el secretario regresa en un momento, está llamado por el presiente y nos pidió disculpa para en un momento más regresar.

El diputado : Un receso.

El diputado : Un cafecito.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Diputado.

El diputado *Antonio del Valle Toca* : Gracias. Señor secretario, buenas tardes. Rápidamente, por lo que comentan mis compañeros de que ya estamos cansados todos y hay algunos pendientes, y



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 18, hoja 4, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

realmente muchas de estas solicitudes me las han contestado, yo lo sigo viendo como cliente de SCT y sigo pensando lo mismo y creo que seguiré pensando lo mismo.

Primero, la seguridad en carreteras, que ya lo comentamos, el por qué el licenciado Manuel Rodríguez ya me lo explicó, ya se llegó a algunos acuerdos, pero le quiero decir que la seguridad en carreteras... Siguen circulando los camiones doble remolque en carreteras tipo C, que están clasificadas como B; siguen causando accidentes diariamente.

Yo circulo cada semana a la carretera de México a Tuxpan y cada ocasión que paso hay un accidente y hay muertitos normalmente. Siguen sucediendo y siguen circulando los camiones doble remolque. Por el otro lado, también en el último viaje que hice por el sureste sigue dándosele a las carreteras el mantenimiento periódico, a algunas conservación, algunas se están haciendo.

La contestación yo ya la sé, que es un periodo corto; pero mientras se hace esto le quiero decir que no tienen un solo señalamiento. No están pintadas las carreteras y es un peligro porque los que circulen en un vehículo por una carretera recién asfaltada, toda negra, lloviendo; ojalá a nadie le toque, pero a mí me toca en muchas ocasiones y sigue siendo un peligro porque no hay un solo señalamiento y normalmente se siguen viendo los accidentes periódicamente.

Hice el viaje Tapachula, Tuxtla Gutiérrez, Cancún, Mérida, Villahermosa, Veracruz, le dan mantenimiento, se queda 15 días y a los 15 días la pintamos, y lo que pasó en 15 días se nos olvida. En el problema de reordenamiento vial siguen las camionetas Nissan con gente arriba, camionetas 350 que se dedican a transportar gente en tramos de zona federal y sigue sucediendo: siguen habiendo accidentes bastante fuertes. Si se están tomando acciones, mientras se toman o mientras se reclasifica, la gente se sigue matando en esos tramos.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 18, hoja 5, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Ya lo comentó el diputado Othón, hay tramos que son ya municipales o estatales, pero el tipo de vehículos que están utilizando no son para transportar a esta gente.

Por el otro lado, también le comento, la idea de la tarjeta...

(Sigue turno 19)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 19, hoja 1, ahm

... ya lo comentó el diputado Othón, hay tramos que son ya municipales o estatales, y bueno, pero el tipo de vehículos que están utilizando no son para transportar a esta gente.

Por el otro lado, también le comento, la idea de la “tarjeta llave” era que los transportistas, el servicio público federal, el servicio de carga, no portaran recursos económicos los choferes para estar pagando casetas, porque una en concesionada, porque la otra es de Capufe y porque la otra sí es de SCT, pues no en todas está estandarizado el servicio de tarjeta llave, que se supone que esa era la finalidad de la tarjeta llave, que los transportistas circularan sin tenerle que dar recursos a los conductores, a los camioneros. Entonces ya me han dicho las respuestas, pero esperaríamos que nos fuéramos ordenando en esto.

Por el otro lado la ley de autotransporte en la parte de carga, la ley nos manda al reglamento de mensajería y paquetería y sigue sin expedirse el reglamento de mensajería y paquetería, por eso fue... ahí estar modificando la ley para que no puedan entrar los extranjeros a hacer carga nacional, pero no se ha expedido el reglamento, y por el otro lado también lo de los eslots, que ya lo comentaron también, y me quedó clara la respuesta pero sigue pasando lo mismo en Puebla, en Veracruz, en Michoacán, en Poza Rica, que únicamente tiene la concesión Aeromar y que cuesta 10 mil pesos ir y venir al tramo más corto. Eso sigue sucediendo y eso impide el desarrollo regional de muchos estados, turísticamente, económicamente, en muchos aspectos porque realmente cobran tarifas estratosféricas para transportarse.

Y la otra, la modernización del Servicio Postal, que yo creo que si tuviéramos una buena productividad ahí, seríamos una buena competencia para DHL, para Multipack, para todas esas empresas si se hiciera este servicio correctamente porque se tienen más puntos de referencia que ellos, o sea, en cualquier pueblito y ranchería hay servicio postal, si trabajáramos correctamente la mensajería y paquetería, creo que el Servicio Postal Mexicano se pudiera modernizar bastante más y si lo que se necesitan son recursos, creo que ahí sí estamos para apoyarlos porque se supone que esa es nuestra función.



Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 19, hoja 2, ahm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Y por último nada más pedirle, ya otra vez se perdió, estamos desde hace 12 años pidiendo la internacionalización del aeropuerto de Poza Rica, el aeropuerto Tajín, y bueno, ya ahorita vi la otra minuta y se tiene otra vez que revisar por las ocho secretarías y otra vez las ocho firmas, y al final va a quedar otra vez pendiente la de Hacienda y al final otra vez no se va a hacer la internacionalización.

Entonces pedirle o suplicarle que no se quedaran como pendientes para la próxima administración porque ya tienen dos administraciones estos pendientes. Gracias.

El ciudadano *Luis Téllez* : La parte de internacionalización del aeropuerto de Tajín, se lo voy a encargar al subsecretario Rodríguez para que lo vea y que lo podamos hacer y salga lo más rápido posible.

Lo del servicio postal, tenemos un programa de modernización muy agresivo, como ya no cabíamos en la mesa o casi no cabemos, no pudo venir la directora del Servicio Postal, pero los invito a que ustedes la citen a una comparecencia en esta comisión para que junto con el subsecretario Del Villar, les pueda dar una explicación de lo que se va a hacer.

Respecto a Aeromar, cualquier otra línea que solicite entrar a esas rutas, se le da la concesión y si Mexicana decide entrar, se le da, si Volaris decide entrar, me imagino que lo que sucede es que el tráfico es relativamente bajo, el aforo de pasajeros y Aeromar tiene aviones chicos; cobra 10 mil pesos precisamente porque no hay otra línea, pero no podemos forzar a las líneas comerciales a que entren, sería un trabajo interesante que el subsecretario Rodríguez lo juntara usted con los directores de algunas de las líneas para que les propusiera que volaran a estos lugares, pero no están volando porque no debe de ser negocio.

Lo de la tarjeta llave tiene toda la razón, estamos trabajando en ella; tenemos un problema que le voy a pedir a Tarzicio que pongamos más atención, pero realmente tenemos un problema de inspectores en carreteras y además tenemos un asunto que voy a revisar el viernes con el secretario de Seguridad Pública,



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 19, hoja 3, ahm

que es que ya no manejamos nosotros a la Policía Federal de Caminos, sino la Policía Federal de Caminos la maneja la PFP pero vamos a hacerle un planteamiento el próximo viernes y en la parte de carga estamos trabajando la Ley de Pesos y Medidas, que sin lugar a dudas su correcta aplicación va a tener un impacto importante sobre la disminución de accidentes.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Pues señor secretario, señores funcionarios de la secretaria...

La diputada Martha Cecilia Díaz Gordillo: Perdón, presidente, que lo interrumpa. Buenas noches, señor secretario, voy a intentar ser lo más breve posible, soy la diputada federal Martha Cecilia Díaz Gordillo, de Chiapas, a invitación que agradezco de los secretarios de esta comisión solicito a la presidencia y a los integrantes de la misma, que me autoricen hacer uso de la palabra en algunos temas de interés para el estado de Chiapas en razón a dos circunstancias principales: Una, que no hay ningún chiapaneco, legislador federal dentro de la comisión y la segunda, que la comisión de la cual soy secretaria, que es la Comisión de Asuntos Indígenas, tenemos unos temas de transversalidad que nos interesa mucho plantear, entonces solicito a la comisión si me autoriza hacer uso de la palabra y plantear algunas preguntas que seguramente, señor secretario, no se puedan responder en este momento. Ricamente las plantearía para que si fuese factible, en la fecha en que ustedes lo dispongan, se pudiera plantear una reunión con los legisladores federales de Chiapas y se pudiera dar respuesta.

La primera que es un tema que ha estado en los últimos meses en los medios, es relacionada con los medios de comunicación indígena. La primera sería ¿cuál es la propuesta del Ejecutivo federal en relación a la radio comunitaria indígena?

La segunda pregunta es, como usted sabe Tuxtla al igual que París tiene tres aeropuertos, desgraciadamente dos no le funcionan y el último aeropuerto que es el aeropuerto Ángel Albino Corzo, que efectivamente tiene una infraestructura de primer mundo, es un aeropuerto en el que se hizo una inversión muy importante



Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 19, hoja 4, ahm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

y que los chiapanecos nos sentimos muy complacidos con esa inversión que se hizo en la administración anterior, pero que también estamos conscientes de que el tráfico comercial no será suficiente para darle vida a ese aeropuerto no tanto en su solventación económica, sino en los ingresos que para los chiapanecos se pueda percibir. En ese sentido ver si la secretaría está planteando alguna posibilidad para que ese aeropuerto efectivamente se convierta en lo que es el planteamiento original de un aeropuerto internacional y si tiene posibilidades de convertirse en un aeropuerto de carga que nos generaría muchísima competitividad en centro y Sudamérica.

La tercera pregunta sería en función al puerto Chiapas, que también en la administración anterior se hizo una inversión millonaria importantísima, quienes hemos estado metidos en estos temas durante ya algunos años, teníamos algunos diagnósticos de académicos que nos decían que el puerto Chiapas era inviable tanto para puerto pesquero como para puerto turístico, por el tipo de dragado que requiere todos los días para que los puertos de gran calado, los barcos de gran calado puedan llegar.

En ese sentido es ver si efectivamente este puerto es factible como un puerto turístico porque no tiene la infraestructura, los dos barcos turísticos importantes que han llegado, creo que nos ha salido más caro el caldo que las albondigas, se ha gastado más en la recepción de los turistas que en lo que nos ha traído de derrama económica y que efectivamente si no tiene un destino turístico, pues que se... como ya se ha estado manejando, como un posible puerto de carga también con el apoyo de la rehabilitación que se está planteando ya de los ferrocarriles.

En el tema que nos informaba el subsecretario de Comunicaciones en relación a todo el avance que se ha tenido en control satelital, saber si existe alguna propuesta por parte de la SCT para el control de la frontera sur, en donde todos los días se cometen violaciones a los derechos humanos, impresionantes, comisión a la cual también pertenezco y que acabamos de regresar de una visita y que no se tienen los medios de comunicación y las cámaras de observación que permitan ver toda la violación a derechos humanos que se está cometiendo en la frontera sur.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 19, hoja 5, ahm

La otra pregunta...

(Sigue turno 20)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 15 de agosto de 2007
Turno 20, hoja 1, nm

... para el control de la frontera sur, en donde todos los días se comenten violaciones a los derechos humanos impresionante, comisión a la cual también pertenezco y acabamos de regresar de una visita, y que no se tienen los medios de comunicación y las cámaras de observación que permitan ver toda la violación a derechos humanos que se están cometiendo en la frontera sur.

La otra pregunta está relacionada con, si existe una política de medios de comunicación para las comunidades rurales. Finalmente si se está realizando por parte de la SCT algún procedimiento para fincar responsabilidades a la empresa de Transportes Chiapas Mayaf, que en los últimos años desafortunadamente ha tenido semana, tras semana, accidentes en donde desafortunadamente han perdido la vida chiapanecos y gente que está cruzando la frontera.

Le agradezco muchísimo, señor secretario, esas son las preguntas y le agradezco al presidente y a los compañeros por su atención.

El diputado : A reserva de que podamos, quizá, tener una reunión específica para Chiapas, a la problemática tan especial que tiene, la quisiera comentar lo siguiente.

Respecto al Chiapas Mayaf lo que se tiene es que la vía se perdió en el huracán *Stand*, en el año de 2005 y no se ha repuesto la vía, nosotros tenemos 400 millones de pesos, hemos hecho economías de 400 millones de pesos para poderla reconstruir, pero realmente su costo es mucho más alto, es alrededor de dos mil millones de pesos, por lo tanto vamos a pedir recursos para el año 2008 para que podamos reconstruir esa vía que es fundamental para el desarrollo de Chiapas y de toda la costa chiapaneca. Como usted sabe, el costo del autotransporte ha subido más o menos en 40 por ciento por no tener ferrocarril, entonces es fundamental tener el ferrocarril, por lo pronto lo va a operar, y la reconstrucción la va a operar el fideicomiso de Tehuantepec.

El ferrocarril de Tehuantepec, es público, y el material de arrastre lo va a operar Ferrosur, porque se va a dar derecho de vía, para que pase cualquier ferrocarril, sin embargo, esto va a ser algo que va a tardar tiempo,

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 15 de agosto de 2007

Turno 20, hoja 2, nm

no se lo puedo prometer para que esté listo a finales de este año, sino va a ser hasta el próximo año en el que esté listo este ferrocarril.

En cuanto a la parte satelital y medios de comunicación en general, nosotros hemos proveído a las distintas instituciones de seguridad nacional, los recursos técnicos que requieren, para ellos poder utilizarlos y utilizarlos en la forma que ellos consideren más conveniente. En este caso el tener cámaras para medir las violaciones de los derechos humanos, etcétera, no es responsabilidad de la secretaría, sino nuestra responsabilidad, nuestra responsabilidad es darles a las instituciones la capacidad para que tengan el enlace satelital o los distintos enlaces que se requieren. Eso sí lo tienen y lo hemos previsto.

En términos de puerto Chiapas, yo también he revisado, tenemos un problema muy serio, porque se hizo una inversión enorme, realmente no es un puerto que sea muy atractivo desde el punto de vista turístico. Lo he platicado con el secretario de Turismo, y también es un puerto que tenemos que ver su potencial de carga, porque tampoco, para serle muy franco, tampoco tiene un potencial de carga muy grande. Ahora, tenemos que aprovechar la infraestructura que se hizo ahí.

Yo le voy a pedir a César Patricio que lo vea, por qué no, me llama usted y tenemos una reunión con el grupo de la bancada del estado de Chiapas, si me permite un poco después, de la siguiente semana, pero lo vemos. Hacer el aeropuerto Alvin Corzo, un aeropuerto internacional, yo no le veo mayor problema, lo podemos hacer, ahora lo que es importante es tener vuelos y tener vuelos que tengan... los vuelos vienen porque hay demanda por vuelos internacionales. Podemos abrirlo al tráfico internacional, pero yo no sé si haya la suficiente demanda de Houston, de Dallas, de algunos de los... del sur de los Estados Unidos para ir a Chiapas.

Yo creo que aquí hay un tema muy importante que tiene que ver con las opciones de turismo que ofrece Chiapas, y segundo, que es de más largo plazo, las opciones de manufactura que puede ofrecer Chiapas en el mediano plazo, entonces sí se puede convertir en un aeropuerto que tenga demanda. Pero yo le propongo,



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 15 de agosto de 2007

Turno 20, hoja 3, nm

diputada, para no darle respuestas sobre la rodilla, rápidamente, que usted me llame y organizamos una reunión con la bancada chiapaneca y platicamos sobre el tema.

El diputado : Ahora sí, señor secretario, derivado del conjunto de temas y de las condiciones que se han dado en estas reuniones de carácter cercanas, nos hemos permitido lanzar la idea con su secretario, con los diputados, de la necesidad de una comunicación permanente entre la Comisión de Transportes y la Secretaría.

Hay muchos asuntos que quedan aquí en el aire, y derivado de eso y de cualquier otra que surja, la idea es establecer una comunicación permanente para evitar que problemas se conviertan en fantasmas y crezcan sin la posibilidad de la comunicación. De tal manera que estaremos proponiendo la idea de tomar un acuerdo aquí, de hacer reunión especial, reunión permanente, a manera de mesa de trabajo conjunta entre la Comisión de Transportes, de la Cámara de Diputados, y funcionarios de la Secretaría, que usted autorice, para que cotidianamente mantengamos una comunicación y reuniones que pueden realizarse en las oficinas de la Secretaría o en las oficinas de la Cámara, para que pudiéramos agotar los temas que han tratado ahora y los que surjan de acuerdo con la idea y el trabajo permanente de los diputados.

Como propuesta, a ver si se considera conveniente que sea una conclusión de ahora y que derivemos los problemas pendientes para que los tratemos bajo esa figura.

Agradecemos esto y por supuesto damos por terminada la reunión formal de los diputados. Muchas gracias.

—o0o—