

Palacio Legislativo de San Lázaro, 28 de febrero de 2008

Transcripción de la reunión de trabajo de la Comisión de Transportes de la honorable Cámara de Diputados, LX Legislatura, llevada a cabo hoy jueves.

El secretario diputado Marco Salas Contreras:...dan sus nombres para que el señor director de CAPUFE sepa quienes estamos integrando esta mesa de trabajo. Empezamos por mí. Soy Marco Salas Contreras, Secretario de la Comisión de Transporte.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Rubén Aguilar Jiménez, Presidente.

La diputada Susana Saldaña Cabazos: Susana Saldaña Cabazos, diputada local de Hermosillo, Sonora.

El diputado Fernando Morales: Fernando Morales, diputado local de Sonora.

El diputado Gustavo Caballero: Gustavo Caballero, diputado federal, secretario de la Comisión de Transporte.

El ciudadano Marco Antonio Sandoval: Asesor del diputado David Figueroa.

El diputado Francisco Dávila García: Francisco Dávila García de Aguascalientes, integrante de la Comisión de Transportes.

El diputado Enrique Iragorri Durán: Bienvenido Humberto, diputado Enrique Iragorri, diputado federal por Cuernavaca.

La diputada Rosa Elia Romero Guzmán: Rosa Elia Romero, diputada federal por el estado de Oaxaca.

El ciudadano Yafael Macias: Yafael Macias, personal de apoyo de la Comisión de Transportes.

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 1, hoja 2, día

El diputado Víctor Manuel Lizárraga Peraza: Buenas tardes, Víctor Manuel Lizárraga diputado federal por Baja California Sur.

El diputado Santiago López Becerra: Santiago López Becerra, diputado federal del distrito VI del Estado de México.

El diputado Darío Lemarroy Martínez: Darío Lemarroy, diputado federal por Veracruz, secretario de esta Comisión.

El diputado Francisco Paredes: Francisco Paredes de Baja California, diputado federal.

El secretario diputado Marco Salas Contreras: Ya conocen a Humberto Treviño. No se si pudieras decir algunas palabras antes de arrancar, Rubén.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Consideramos esta reunión de carácter especial para tratar un tema que ha organizado el diputado Salas, porque existe la necesidad de tomar decisiones en la Comisión y requeríamos de información a profundidad, con base a la presencia de los compañeros de Sonora para establecer la mecánica y la información histórica sobre como se planteó este asunto, por supuesto con la intervención de usted.

De tal manera, que solicitaríamos iniciar con la información y luego ver en que podemos profundizar, en cuanto a opiniones para que esta comisión sea debidamente asesorada a la hora de tomar una decisión.

El secretario diputado Marco Salas Contreras: Continuamos. En días pasados la subcomisión, que yo presido, proceso varios puntos de acuerdo, pero hubo uno que no quisimos procesar por su importancia y porque necesitábamos más información de parte de los compañeros de Sonora. Aquí tenemos a Fernando, a David Figueroa, quien ha mostrado mucho interés en este tema en especial.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 1, hoja 3, día

La petición es reformar la fracción décimo tercera del artículo 17 y adiciona el artículo 30 bis, de la Ley de Caminos y Puentes, Auto transporte Federal remitida por el Congreso de Sonora, recibida en la Sesión de la Comisión Permanente del Miércoles cuatro de junio del 2007, para el senador Beltrones.

En síntesis, el tema a tratar es ese, pero lo que cabildeamos antes de que llegaras, con el afán de avanzar en el tema, es que a ese artículo vamos a darle todo un análisis profundo de parte no solamente de esta comisión, sino también por parte de otras comisiones hermanas. Para que la decisión de concesionar, de hecho los PPS ya consideran a futuro que ustedes les... a los estados algunos tramos, pero para eso tendríamos que entrar a mayor profundidad en el tema, eso no podríamos determinarlo en esta mesa.

Sin embargo, le pedí a los compañeros de Sonora que nos hicieran saber el por qué de este artículo y que tú estuvieras aquí para ver que podemos sacar de esta reunión, para que tenga un resultado óptimo y que logremos entrar a profundidad, en este tema.

Son los artículos 17 y 30 bis, donde se pide que se contemple el 35 por ciento de los ingresos que recaba a través del peaje.

Le paso la voz a nuestros amigos de Sonora para que den sus argumentaciones.

El diputado *Local Fernando Morales* : Muchas gracias por la invitación. Es importante recalcar que Sonora cuenta con dos puertos fronterizos muy importantes: El de Nogales y el de San Luis, Río Colorado y por lo tanto, la entrada y salida de insumos es muy importante. Tenemos un flujo importante de auto transporte de carga y de pasaje: gente que viene de California, Arizona, Nuevo México y también los que transitan con vehículos propios. Tenemos alrededor de mil kilómetros para transitar por Sonora.

En los últimos años se ha vuelto un tormento transitar por nuestras carreteras ya que la gente acostumbra manejar a velocidades de 120 o 130 kilómetros con hora y se encuentran con un deterioro en nuestra

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 1, hoja 4, día

carretera, lo cual ha ocasionado un incremento en los accidentes fatales, y eso fue lo que nos empezó a llamar la atención, independientemente de que nosotros mismos también transitamos por esas carreteras y nos percatamos de algunos tramos muy importantes como el de Hermosillo-Benjamín Gil, que usted conoce, donde tenemos...de revisión.

Nada más en ese tramo hemos tenido, en los últimos meses, un incremento importante en los accidentes fatales. Esto está aunado a que tenemos seis casetas desde Navojoa, Obregón, Guaymas, Hermosillo, Magdalena y Nogales, que es para entrar a Estados Unidos. Lo que hemos visto es que en correspondencia a los ingresos que está obteniendo CAPUFE o a quien estén concesionadas dichas casetas, no corresponde al mantenimiento óptimo de la carretera.

Es por eso que nosotros hicimos esta propuesta al Congreso del estado, fue aprobada por unanimidad y fue enviada a la Comisión. En el mes de junio estuvo presente en la permanente, vinimos a presentarla y la entregué personalmente en las oficinas del senador Beltrones. Hemos estado platicando con algunos compañeros diputados federales de todo el país, la diputada..., un servidor, el diputado Castillo, el diputado Francisco García Gómez, etcétera.

En suma, diputados de todos los partidos políticos de Sonora hemos estado trabajando en este tema y consideramos que en la medida de los ingresos que tienen las casetas, se pudiera traer ese gasto en inversión en mantenimiento de nuestras carreteras. Esa es nuestra propuesta, recalcamos el tema de la seguridad, pues fue eso lo que nos comenzó a alarmar, eran accidentes tras accidentes.

Nosotros mismo emprendimos una campaña de prevención con nuestros alcaldes que están en los municipios que se encuentran sobre la carretera. En semana santa hicimos un volanteo, ahora en el regreso de nuestros paisanos en diciembre estuvimos volanteando para informarles el estado en el que se encontraban las carreteras para que transitaran con más cuidado y bajaran la velocidad.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 1, hoja 5, día

Le voy a pasar el uso de la voz a mi compañera para que amplié la información.

La diputada *Local Susana Saldaña* : Es importante comentar que nosotros, en Sonora, tenemos una situación importante, el 53 por ciento de todos los migrantes...

(Sigue turno 2)

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 2, hoja 1, goyc

... importante, el 53 por ciento de todos los migrantes que van a Estados Unidos atraviesan por Arizona, por nuestra frontera Sonora-Arizona.

Entonces, en los momentos en que ellos regresan a nuestro país, como son vacaciones, diciembre, el tráfico es sumamente abundante día y noche, y esto ha acrecentado muchísimo los accidentes, puesto que ellos transitan también en vehículos que no están en buenas condiciones, que sus llantas no son las adecuadas, etcétera. Entonces, la gran mayoría de los accidentes son en estas fechas, en donde tenemos esa gran problemática.

Creo que sí estamos ante una situación sumamente alarmante, y esto que vivimos también en Sonora, en el caso de la migración a nivel nacional, es muy importante para nosotros...

El diputado *Fernando Rodríguez Shumacher* : Bienvenido, ingeniero. Nos da mucho gusto poder contar con su presencia. Yo no formo parte de la Comisión de Transportes, pero soy diputado federal por Sonora, y comentábamos hace unos minutos con los compañeros diputados de la necesidad y urgencia que tenemos de darle el mantenimiento adecuado a las carreteras del país, y sobre todo, en este caso específico a la de Sonora.

Yo sí quisiera hacer énfasis al tema de lo peligroso que resulta ahorita transitar en la carretera en Sonora. Yo soy testigo fiel de ese tránsito, yo recuerdo comúnmente la carretera en cuestión, y la verdad de las cosas es que yo ya sé más o menos en donde bajar la velocidad y en dónde tener la precaución, pero encuentro muy peligroso para alguien que no conozca la carretera, sobre todo si viene de Estados Unidos, en donde allá los límites son permitidos un poco más altos en la velocidad, y tenga la necesidad de transitar una carretera tan peligrosa. Estamos hablando de baches, estamos hablando de curvas mal trazadas, estamos hablando de desniveles, estamos hablando de levantamientos del asfalto, estamos hablando de una serie de cuestiones que ponen en riesgo la vida, y fuera del discurso, es una realidad.

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 2, hoja 2, goyc

Ahorita me van a pasar el dato, a última hora, de las muertes que ha ocasionado en los últimos tres años, pedí el dato, para ver en número lo peligroso que ha resultado y lo fatal que es.

Entonces, platicábamos de los dos temas que significan; uno, la reforma que puede ser a futuro, y otro, el caso inmediato que tiene que haber una solución, y ojalá y salgamos de esta reunión con una solución para Sonora inmediata.

Le agradezco mucho su presencia, y veamos qué podemos hacer.

El diputado : Adelante, David.

El diputado David *Figueroa Ortega* : Gracias. Una disculpa por llegar apenas, pero estábamos subiendo una iniciativa...

No, llegamos temprano, nada más que todavía no iniciaba la reunión y nos fuimos a presentar una iniciativa, pero me da gusto saludarte, Humberto, gracias por tener la sensibilidad de estar acá con nosotros los legisladores, eso nos agrada, y evidentemente, demuestra el interés que tienes por el desempeño correcto de la función, en este caso Capufe.

Los compañeros seguramente ya abundaron mucho el tema de la problemática que tenemos en el estado de Sonora, realmente es digna de observarse y es digna de revisarse.

El problema carretero de Sonora es un problema de fondo, no es una cuatro carriles, no es una autopista y se cobra como una autopista, y no hay vías alternas, y por si fuera poco, es una carretera que no cuenta con acotamientos y tiene un deterioro notable en su infraestructura.

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 2, hoja 3, goyc

¿Tú ya estuviste por allá? Ya la conoces.

Hemos escuchado algunos anuncios por ahí de repente que se dan, que van a llegar tres mil millones de pesos para la modernización o reparación de tramo carretero de esta cuatro carriles, lo que corresponde a Sonora. Hemos escuchado también un poco por ahí que regresa a manos de la entidad el manejo de esta carretera, y quisiéramos que esto se clarificara un poco, porque mediáticamente allá se ha hecho mucho alarde en que se darán tres mil millones de pesos para reparación, y además, regresará al control del Ejecutivo estatal o de los sonorenses la carretera, lo cual lo vemos con buenos ojos, siempre y cuando existan limitantes de que esa cuatro carriles no llegue a manos del Ejecutivo estatal, y más tarde en llegar que en concesionárselo a un tercero, y volver otra vez a generar los problemas de antaño.

Entonces, ahí quisiéramos escucharte, Humberto, a ver qué hay de esto, y si existe alguna duda, poder clarificarla. Muchas gracias, por estar acá, Humberto.

El ciudadano Humberto Treviño: Muchas gracias, por invitarme a la Comisión. La verdad, es que con mucho gusto y las veces que ustedes me requieran, estaré prontamente donde me citen y trataré de no perderme aquí en los edificios. Sí, que les agradezco mucho su invitación.

Yo quisiera comentar algunas cosas en antecedentes. Primero, compartimos la preocupación que tienen todos ustedes, y particularmente los sonorenses con respecto a la seguridad de la carretera, de esas carreteras y de todas las carreteras del país, realmente la discusión que tenemos es trabajar muy eficazmente en reducir la siniestralidad de las carreteras; estamos llevando estadísticas muy puntuales y tomando medidas para corregir esa alta siniestralidad que lamentablemente tenemos en nuestros caminos, es un primer punto.

Entrando ya al tema en particular, yo quisiera hacer también algunos antecedentes particulares; uno, es en el mundo se cobran cuotas en las autopistas, en los caminos, fundamentalmente por dos razones: por razones

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 2, hoja 4, goyc

financieras o por razones de administración. Las razones financieras tienen que ver con el financiamiento de nuevos proyectos carreteros, o el pago de la deuda asociada a esos tramos carreteros que fueron construidos, y eso pasa en el mundo entero.

Hay otros países, otros países más desarrollados como Alemania, como Austria, como Inglaterra, que cobran por otras razones, cobran para administrar mejor el tráfico, para administrar mejor el control de las emisiones, ese tipo de cosas. Pero fundamentalmente estas son las dos razones por las que se cobran peajes en las carreteras y caminos del mundo, y de México también.

Esta carretera en particular, la cuatro carriles, es una carretera que tiene una historia muy singular, muy propia, de cómo se inició este proyecto. Yo no quisiera entrar a los detalles, la mayor parte de las decisiones que se tomaron cuando esta carretera fue construida, fueron decisiones locales, y a mí no me corresponde de ninguna manera evaluarlas ni considerarlas de ninguna forma. Lo único que digo es que cuando esta carretera pasó al concesionario que ahorita tiene la carretera o es “propietario de la carretera”, que es un fideicomiso que ustedes conocen que está en Banobras, pasó porque el estado había endeudado al estado, había una deuda ahí que estaba garantizada con los ingresos. Al aumentar la tasa de interés de esa deuda y los ingresos no reaccionan de la misma manera, se entró en un problema financiero fuerte como otras carreteras en el país, como 23 carreteras en el país. De tal manera, que esas carreteras fueron tomadas por un fideicomiso que el estado es el garante de ese fideicomiso, y entonces, ahí sí, el Estado mexicano sí puede garantizar deudas a 30 años, a 20 años, al número de años que fuera necesario, y todos sabemos que entre 1994 y 1997 nadie, excepto el Estado mexicano, podía garantizar deudas a esos plazos y en esas condiciones. Por eso fue cómo esa carretera pasó al patrimonio o a la concesión que tiene este fideicomiso, de tal manera, que ahorita hay una deuda asociada a esa carretera.

Esa deuda y esos recursos, al endeudarse se aplicaron no en la carretera, es otra historia. La deuda está documentada y está asociada a los flujos de la carretera. Eso como un primer antecedente.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 2, hoja 5, goyc

Ahora, ¿qué se puede hacer para mejorar la carretera, para construir más carreteras, para desarrollar el estado a través de una infraestructura carretera? Como las cosas que aquí se han mencionado, ¿se puede hacer esto? Yo diría que se puede hacer casi todo; se puede volver la concesión al estado, se puede invertir el 100 por ciento del ingreso a mantenimiento, se pueden construir nuevas carreteras, se pueden eliminar plazas de cobro, se pueden producir las tarifas, se puede hacer lo que queramos. Lo único que tenemos que hacer es que la aritmética cheque, porque si la aritmética no da, y los contadores tienen una herramienta que es incuestionable en esto, es el cargo y el abono; entonces, si da la aritmética...

(sigue turno 3)

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 3, hoja 1, día

...el cargo y el abono. Si da la aritmética podemos hacer lo que quieran.

Hemos escuchado los intereses y las preocupaciones que hay en este asunto y quisiera decirles, que es lo que estamos...

En primer lugar, por esa carretera ingresan, al año, más o menos 750 millones de pesos. Este año, 2008, tenemos ya autorizado y licitada una primera parte, pero en total estos dos contratos que vamos a ejercer este año suman un poco más de 500 millones de pesos.

...

Aproximadamente 500 millones de pesos se van a invertir en el mantenimiento de esta carretera. ¿En que zona? En la zona del norte de Hermosillo. Sabemos que esta muy mal, sabemos que esa carretera tiene problemas de diseño, como lo es el problema de los acotamientos, que nunca fue previsto que se pusieran los acotamientos. Lo que vamos a hacer es darle una muy buena reparada, pero no va a quedar como una carretera de altas especificaciones. Para que quede como una carretera de altas especificaciones probablemente requiera una inversión de más de 3 mil millones de pesos.

¿Por qué estas cantidades? Y ¿Por qué no se invirtió en la reparación de esta carretera? Porque Farag es una bolsa de tramos carreteros en el país, o sea, maneja las carreteras a nivel federación. Ustedes se podrán imaginar que cuando surge una emergencia o una necesidad que hay que atender de una forma más inmediata, hay años en los cuales se dedican 500 millones de pesos a la carretera de Chiapas, o 400 millones a la autopista el Sol, o 500 millones a Nogales.

Es decir, no están asociados los proyectos de conservación de las carreteras a los ingresos de esa carretera en particular, porque es una red de carreteras.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 3, hoja 2, día

Ahora, teniendo clara esta prioridad de reparar la cartera, es que se decidió invertir esos 500 millones de pesos, una inversión muy importante. Esperemos que tenga una mejora sustancial y que se reduzca la siniestralidad.

Hay otros intereses ahí. Por ejemplo, autoridades locales, actores políticos en general, han planteado el recuperar, para Sonora, el patrimonio de esa carretera, eso también se puede. Lo que pasa es que hay una deuda que hay que honrar y esa deuda esta documentada, esta en montos calculados, seguramente Farag los tiene. Y si alguien, el gobierno del estado, un concesionario particular, etcétera, esta dispuesto a buscar esa concesión, liquidar la deuda y ampliar los términos de la concesión, es una posibilidad abierta.

No es nuestro tema en CAPUFE, nosotros no somos el concesionario de la carretera, nosotros operamos y conservamos la carretera. Esas son las cosas que yo puedo compartirles.

Esta iniciativa, que ya había leído, me parece desde mi punto de vista, en una carretera en particular, pedir que de los ingresos brutos de esa carretera se asigne un 35 por ciento a mantenimiento, provoca que se regionalice la red federal de carreteras y otros podrían pensar lo mismo. Algunos dicen que el caso de la carretera cuatro carriles y Sonora es diferente porque esa carretera se hizo con recursos del estado.

Es cierto, pero la deuda que absorbió Farag es una deuda que, aunque no este asociada a la carretera ahí esta. Creo que sería difícil de realizar una iniciativa así y siento que genera algunos problemas que se podrán resolver.

Ahorita la administración pública federal, el gobierno federal, la presidencia de Felipe Calderón ha lanzado un programa de infraestructura. Es un programa muy ambicioso, muy grande y yo creo que es el programa de infraestructura más ambicioso en la historia del país. Uno de ellos es el tema de desarrollo carretero, estamos hablando de casi 300 mil millones de pesos.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 3, hoja 3, día

Para hacer un programa así, se requiere aprovechar los activos que ya se tienen, como son activos que ya se han desincorporado y otros que se desincorporarán. El modificar la base de los ingresos, me parece que afecta la viabilidad de un programa que supone otras cosas. Eso ustedes tendrán que evaluarlo y decidirlo.

En resumen, nosotros estamos dispuestos a acatar lo que se resuelva. Hay un concesionario que legitima y legalmente tiene derechos, se le debe dinero y ahí esta, es un fideicomiso en Banobras. Por otro lado, hay proyectos concretos, ya se licitaron ciento treinta y tantos millones y por licitar ciento ochenta y tantos. Y todo eso será una inversión importantísima de mantenimiento en la carretera de Sonora.

El tema de las cuotas y el tema de los ingresos. Es muy difícil caer en cuenta de que las carreteras en México no son caras, lo que pasa es que son costosas, porque se nos olvida que hay un componente financiero muy importante en el peaje que se cobra. Es decir, de cada peso que cobramos van los costos de operación, los gastos de administración, los gastos de mantenimiento y la deuda que hay que pagar.

Yo era diputado en ese entonces y cuando se tomó el rescate carretero en 1997 la deuda era de 80 mil millones de pesos y llegó a 220 mil millones de pesos y eso no es magia. Le pasa como a cualquiera de nosotros que paga el mínimo de su tarjeta de crédito, eso es lo que le pasaba al fideicomiso. Hasta que, con esfuerzo de todos los mexicanos, las tasas de interés son otras y ahora si se puede pagar la deuda. Probablemente de cada peso que ingresa, a mi no me sorprendería que 50 centavos fueran para el pago de la deuda y probablemente alguna amortización, por ahí anda.

La deuda que esta ahí, es una deuda que se esta sirviendo y se esta pagando. Decir que el 35 por ciento sean para mantenimiento nos deja con sólo un 65 por ciento, y yo no creo que alcance ni para los intereses. Yo creo que la salida es la que el gobierno federal esta buscando. Esa salida, si da los tres mil y pico millones de pesos, que tu decías diputado, en la administración.

....



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 3, hoja 4, día

En los próximos 18 meses se iba a invertir esa cantidad de dinero... No, ese es el plan nacional de infraestructura para esa carretera, el cual implica poner los acotamientos que la carretera necesita. Porque en los 500 millones de pesos que le vamos a meter nosotros no van los acotamientos y son muy necesarios.

Por eso esa carretera de cuatro carriles lo será de manera nominal, pero no realmente porque no tiene el acotamiento. La llamamos de cuatro carriles, pero yo he visto los escalones. Esa caída que tiene de 30 o 40 centímetros, por falta de acotamiento, hace que el carril de baja velocidad sea peligrosísimo.

El Programa Nacional de Infraestructura, no el de Farag, si implica convertir esa carretera y otras cosas en Sonora, con esas especificaciones, por eso se habla de tres mil 500 millones de pesos, en esta administración, para el sistema de carreteras federales en Sonora. Esa si es la solución, pero el dinero viene de otra bolsa...

(Sigue turno 4)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 4, hoja 1, nm

... se incorporaron 538 kilómetros de carretera y los ingresos de la federación fueron 44 mil millones de pesos, de los cuales 19 mil sirvieron para pagar el saldo de la deuda de FARAC, 19 mil millones en 538 kilómetros, pero se liquidó la deuda de FARAC, y los otros 25 mil están en el fondo de infraestructura que se van a usar para hacer carreteras, no sé si en Sonora esté en este primer paquete, para hacer otro tipo de crecimiento, de habilitación del país con infraestructura.

No sé si estoy siendo claro, pero es a como yo veo las cosas.

En resumen. Coincidimos con la preocupación, estamos trabajando en ello, les vamos a invertir 500 millones, la cifra más alta en los últimos seis años. ¿Que por qué no lo hicimos antes? Está mal, no sé por qué no lo hicimos, pero eso yo no podría responder, seguramente se atendieron proyectos... prioritarios.

¿Y de que todo lo que se plantea se puede hacer? Sí, sí se puede hacer, siempre y cuando la aritmética funciona. A mí esta propuesta, que aprecio el interés de ustedes y lo entiendo, me da la impresión que no checa la aritmética, cundo menos, yo veo, pero ya corresponderá a la Secretaría de Hacienda, al comité técnico de FARAC, al propio Banobras y a FARAC resolverlo, pero sí creo que se afecta en cierto sentido el programa y se afecta la posibilidad de hacer más con los activos carreteros que tenemos para hacer una mejor comunicación en el país.

No sé si... un tema tan sencillo.

El diputado *local Fernando Morales* : ... para ilustrarnos lo que nos está haciendo, lo dijo muy bien...

~~El diputado~~ *Humberto Treviño (ASPUFE)* : ... información, tú no sabes si en 24 horas de contestamos...

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 4, hoja 2, nm

El diputado *local Fernando Morales* : Lo que pasa es que la iniciativa... estoy viendo la iniciativa, en la iniciativa le pedimos... información.

El asunto radica que el porcentaje de mantenimiento se cayó en los últimos años, venía muy bien, en el 200 fueron 116 millones y representaba el 28 por ciento del ingreso; en el 2001 fue el 51 por ciento, muy bien; en el 2002, el 30; en el 2003, 51, o sea, muy bien, estamos hablando de casi cuatro años, pero ya en el 2004, bajó al 12, obviamente estaba muy fuerte la inversión, bajó al 12; en el 2005 fue de 37; pero 2006 y 2007 bajó hasta el 16 y el 14.

A la mejor las cifras son muy frías, pero no corresponden al mantenimiento que no tiene la carretera, ese es el problema.

El ciudadano *Humberto Treviño* : Te entiendo el punto, diputado, pero me parece, yo lo veo de otra manera, tú me dices, oye, en el año 2004, 2005, 2006, la inversión fue 12 por ciento, 20 por ciento, cualquier número, ahora va a ser un número de más del 50 por ciento... queremos de esos años, yo te pregunto, ¿por qué?

¿Cómo le hago para invertir 600 millones en la Chapa, Ocozocuatla o en la Autopista del Sol o en la de Querétaro? Entonces, el programa no puede ser, en mi opinión, de que tú digas, de esta carretera cada peso que ingresa de esta carretera tienes que gastar 20 centavos, 30 centavos, 50 centavos en esta carretera, porque Sistema es un sistema federal, me explico. Ese es el problema.

¿Qué es o que hacemos nosotros? Lo que hacemos nosotros, ahorita lo estamos reforzando, de veras que lo estamos reforzando, es tratar de administrar las condiciones de la carretera con sistemas que se usan en otros lugares del mundo, es decir, yo puedo evaluar mi inventario de cuatro mil 500 kilómetros de

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 4, hoja 3, nm

carreteras y decir, el estándar mundial... hay tres o cuatro metros para hacerlo, de las condiciones de las carreteras este es el mínimo nivel al que tienen que estar. Yo tengo ciertos elementos de ese inventario, ciertos kilómetros de ese inventario que está debajo de ese estándar. Para mí esa es la prioridad, independientemente de donde estén.

Claro, el aforo, el uso, la... todo esto también juega en este modelo, pero a final de cuentas, me dicen, oye, de los cuatro mil 500 kilómetros de carreteras y los cuatro mil millones de pesos que tienes mantenimiento, tu decisión óptima es aplicarlos en estos kilómetros y por esta razón. Así lo voy a hacer siempre, si yo logro cinco mil millones, seis, siete mil, lo que tú quieras, porque la tasa de interés se bajó a cero, ese dinero lo iremos asignando de la misma manera.

Yo sé que hay criterios políticos, hay criterios de discusión, también hay que entender, pero nosotros no podemos entrar a este terreno, no porque no nos guste, porque no nos corresponde, yo tengo que verlo muy técnicamente. Entonces con ese sistema, a mí me dice qué es lo que tengo que hacer en este año, el año que entra, el año que entra y el año que entra. Así se hace prácticamente en todas partes.

Por eso verás, diputado, que algunas veces, algunos años, el mantenimiento es muy, muy bajo y muy lejos de lo que la carretera necesita, lo que pasa es que el modelo de evaluación, de gestión de pavimentos a nivel nacional, me pide que ese dinero que tengo, que también es finito, tengo que aplicarlo en otro lugar. No sé si me expliqué.

El diputado

: Gustavo.

El diputado *Caballero Camargo*

: Humberto, nuevamente gracias por tu atención. Quiero comentarles a los compañeros que tú ya fuiste diputado local y también diputado federal, conoce de este asunto, además que es un buen técnico.

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 4, hoja 4, nm

El ciudadano *Humberto Treviño* : ... era muy fácil en aquel entonces, ustedes lo tienen más complicado.

El diputado *Caballero Camargo* : Mi pregunta es, no hay criterios de aplicación de recursos que tengan que ver con los desarrollos regionales, es decir, todos los que estamos aquí presentes, en su momento pediremos dinero para nuestras carreteras que a veces van de ningún lado a ningún lado.

No hay unos criterios que permitan tanto a la secretaría como al organismo que tú diriges, pensáramos en lo regional, es decir, esta carretera en cuestión, si en esta carreteras se resuelve el problema, resuelve problema no solamente de ahí, de ese lugar, sino de la frontera con Estados Unidos y de la parte sur del estado. Es decir, que se establecieran criterios que tengan más que ver con los desarrollos regionales.

El ciudadano *Humberto Treviño* : De acuerdo, sí se usan esos criterios, Gustavo, sí se existen esos criterios, pero son criterios que aplica más bien la Secretaría, más que nosotros.

Nosotros nos tenemos que circunscribir básicamente al tema más bien técnico, pero efectivamente, tú tienes razón, hay carreteras como por ejemplo, la carretera de Querétaro, la carretera de Querétaro es una carretera importantísima, es una carretera que tiene 50 años, es una carretera que está diseñada para otros pesos y para otras velocidades, digo, era para pesos de 50 toneladas, ahorita hay peso de 80 toneladas, velocidades de 80 kilómetros por hora, hoy hay velocidades de 120 kilómetros por hora. El dineral que hay que meterle a esa carretera, es tremendo. Me explico.

Tú dices, ¿pero por qué Querétaro? Porque conecta a la Ciudad de México, no, porque el aforo y la carga, sí tienes que considerar todas esas variables. Yo no te podría precisar el cómo hacerlas, pero a

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 4, hoja 5, nm

final de cuentas, en ese paquete que nosotros preparamos, decimos, tenemos cuatro mil millones, a la mejor podemos presentar proyectos como de cinco mil millones, es más, este año vamos a invertir recursos de FARAC casi cuatro mil millones o tres mil 500 millones, creo, y tenemos proyectos como de siete mil... permítame.

Nosotros presentamos el conjunto de proyectos, son otros los que nos... pero nosotros estamos seguros que esos proyectos que tenemos sí están enfocados a las carreteras que lo necesitan, pero por otra razón, ahí sí de criterio regional o de criterio político, sí hay alguna variación a final de cuentas, pero eso se nos instruye a nosotros porque sino nos confundimos, no podemos más que irnos... a lo técnico.

El diputado *David Figueroa Ortega* : David, bueno, Humberto, entendemos claramente tu responsabilidad, lo cual creo que lo haces bien. Nada más que en el caso de Sonora, la gente no logra entender, como yo tampoco logro entender, seguramente mis compañeros tampoco logran entender, que tengamos mil 620 accidentes, más de 100 muertos en el 2007, un disparo total en el riesgo y la peligrosidad de la utilización de esta carretera.

Me llama la atención lo que comentas, sin querer generar polémica, dices que todo es posible siempre que exista un... con la dualidad de un cargo y un abono. En este caso Capufe tiene la responsabilidad de cobrar y de mantener, el problema es que el cobro es constante y el mantenimiento es inconstante, es decir, no hay una doble partida, un cargo y un abono. Cobro siempre, mantengo cuando puedo. Eso es difícil de poder entenderlo como ciudadano sonorense.

Pero además me encuentro aquí con un tema que me parece que es parte del fondo del asunto y seguramente pues no te compete aquí, pero creo que tenemos que ponerlo en la mesa. Veo que hay un desorden en la aplicación de los recursos...

(Sigue turno 5)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 5, hoja 1, bjp

... no te compete a ti, pero creo que tenemos que ponerlo en la mesa.

Veo que hay un desorden en la aplicación de los recursos y esto genera discrecionalidad. La discrecionalidad riñe con la certidumbre y la planeación, es decir, si ven los porcentajes de inversión que hubo en el mantenimiento de la carretera de Sonora es así altibajos, demasiado variable. Hay presión política y ahora afortunadamente nos llevamos el 70 por ciento de los ingresos que tiene más o menos para el mantenimiento para este dinero.

Es histórico, está muy bien, pero por qué en México tenemos que actuar de esa manera, con esas discrecionalidades. Tenemos que presionar políticamente para que se actúe cuando deberíamos tener un ejercicio ordenado de planeación que nos permita tener proyección a futuro y sobre todo que le de certidumbre al usuario de esta carretera que es cuatro carriles, como bien lo dijiste, es decir, no cumple, virtualmente.

Y bueno, cómo explicarle a la gente que va y paga su ticket cada vez que pasa por la caseta cuando si existiera un programa ordenado de planeación como el que los diputados plantean –que entiendo la complejidad en este momento- y que diera la certidumbre a quien recibe un boletito. Estos pesos que yo pagué, yo puedo fiscalizar que 35 centavos se vana a invertir en mantenimiento. Que de certidumbre al futuro, que de futuro.

Mientras sigamos con este tipo de discrecionalidades, a ser un cuento de nunca acabar. Yo te entiendo a ti, o te entiendo que dices: “¿qué hago, si no tengo más recursos y la demanda es mayor de lo que tengo, cómo le hago?”. Seguramente, tendremos que ir a más profundidad en este tema. Nos é si con...o con algunas modificaciones en ese fideicomiso, no lo sé. Lo cierto es que yo me quedo con la impresión de que tenemos un desorden grande en la aplicación de recursos y esa discrecionalidad siempre atenta contra la certidumbre y la planeación a futuro del desarrollo de este país.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 5, hoja 2, bjp

El director general Humberto Treviño Landois: Yo, la mera verdad, honestamente no veo ni la discrecionalidad ni mucho menos el desorden. Eso sí tendría yo que rechazarlo. No lo veo porque lo que he tratado de explicar que de ninguna manera sería posible gastar siempre el mismo porcentaje todos los años. No es imposible. Es imposible, nunca se ha hecho y yo creo que nunca se hará. En ninguna parte se hace. Yo creo que es absolutamente ordenado y absolutamente cierto lo que se hace.

Yo no venía preparado con esa información pero nosotros con muchísimo gusto les podemos dar una evaluación de toda la red federal que trabajamos y cuál es la condición de cada carretera. Entonces, e acuerdo con esa evaluación es como yo tengo que asignar los recursos porque así me lo fija la Secretaría de Educación Pública. No es mi gusto. Si fuera el gusto de Humberto Treviño o de fulano de tal, eso sí sería totalmente discrecional. No.

Sé exactamente en qué carreteras tengo que invertir. Lo que pasa es que ustedes tienen razón en defender esto de los cuatro carriles, nada más que hay que considerar que hay otros lugares en los que llueve mucho, hay otros lugares en los que tenemos tierra malas para las carreteras, hay otros lugares en donde hay movimientos sísmicos, otros donde hay inundaciones, otro tipo de cosas. Entonces, de acuerdo con tu inventario de necesidades asignas metodológicamente cómo aplicas los recursos.

Ahora, si ustedes me dicen que la única forma en la que uno lo pueda calificar como ordenado es que el porcentaje de todos los años sea el mismo. Está bien. No coincido con la opinión pero la respeto. Si a mí alguien me establece eso como regla yo la voy a seguir. No creo que sea lo mejor pero por supuesto que se puede hacer. no hay ningún lugar en el mundo en el cual una red carretera se asigne exactamente los mismo para todas las carreteras.

Esto que les estoy diciendo yo, por ejemplo, de estas evaluaciones técnicas, en países como Alemania tienen su plan de inversión de 15 años y la proyecciones del estado carretero lleva una serie de condiciones. Ya saben lo que van a hacer y a dónde quieren llegar en esas carreteras. Nosotros estamos lejísimos de eso pero

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 5, hoja 3, bjp

utilizamos criterios similares de evaluación de las carreteras. Nos falla mucho pero lo que si no es, es discrecional ni mucho menos desordenado. Es un criterio que hay.

Salas Contreras
El ~~presidente~~ diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Paredes.

El diputado Francisco Javier Paredes Rodríguez: Yo te agradezco, Humberto que estés aquí...

El diputado : ...

Salas Contreras
El ~~presidente~~ diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: ... sí. Votamos y regresamos, Humberto. ¿No tienes inconveniente?

El director general Humberto Treviño Landois: No, no tengo ningún inconveniente. Nada más, señores, perdón por llegar tarde. No era mi intención. Anduve en cinco edificios, cuando menos. Viene de Cuernavaca nada más a la reunión y sí quisiera regresar a Cuernavaca a un compromiso que tengo y toma tiempo. No sé si este...

El diputado : ...

Salas Contreras
El ~~presidente~~ diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Tú ya sabes cómo es ese rollo.

El diputado : Tú ya estuviste aquí.

El director general Humberto Treviño Landois: Pero era más fácil en aquel entonces.

El diputado : ...



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 5, hoja 4, bjp

Paredes Rodríguez

~~El presidente~~ diputado ~~Rafael Ángel Aguilar Sánchez~~. Agradecerte que estés aquí con nosotros compartiendo la información muy precisa, pero que igualmente nos da gusto conocerla pero por otro lado no porque confirma la situación que nosotros tenemos en mente de que definitivamente el...está funcionando como debe ser para un fideicomiso en atención a sus intereses, el pago de la deuda y el abandono que se ve en el mantenimiento de las autopistas de cuotas, considero que no es correcto.

No es posible que pasen años, porque...el tramo de ustedes...el bache esté ahí abierto por tanto tiempo. No es posible que se de esa situación. Yo creo que se debe buscar la forma de atender el mantenimiento, si no es un mantenimiento correctivo o preventivo a plenitud, sí de pérdida que se de la atención del Capufe o del concesionario para estar al pendiente de esta cuestión que causan accidentes, muertes, no se vean en la situación de decir: “este año no tocó porque tuvimos que enviarlo allá”.

Yo creo que sí hay que revisar el esquema de trabajo de Capufe con...para que pueda darse un atención más oportuna a los tramos y que esa situación que vemos ahorita donde la gente sí paga puntualmente casa vez que pasa por una caseta, vea a lo largo del tiempo que ese pago no está siendo recuperado de pérdida en la atención a un tramo que está en malas condiciones, cuando menos en una atención temporal o correctiva a largo plazo pero que se ve que no lo estamos teniendo.

Esa es una situación muy grave que yo creo que la autopistas que en el papel pueden tener altas especificaciones o las que no las tengan, cualquiera de ellas tiene una clasificación, hay una concesión para el cobro y la administración de las cuotas de peaje y no vemos la retribución en servicio o en mantenimiento. Creo que cada vez que la gente paga y cruza por las casetas hace una muy mala referencia del servicio que se está dando y que afecta, desde luego al gobierno federal, a Capufe.

Hay que poner atención a eso porque la situación no puede seguir así. Ese es mi llamado.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 5, hoja 5, bjp

Salas Contreras
↓
Rubén Aguilar Jiménez
↓

~~El director general Rubén Aguilar Jiménez~~ Don Rubén, evidentemente, no estamos aquí para tomar decisiones finales, sino para hacer consultas y propuestas de ideas de un problema que genera esta iniciativa. Lo que nosotros quisiéramos oír es qué se propone para solucionar ese tipo de cosas porque no es posible concebir un concepto de vialidades básicas como las carreteras. La concepción de integrar esto a un concepto de concesión y después manejar que... porque no hay posibilidades de que quede sin mantener la carretera.

Evidentemente es una necesidad del poder público resolver el problema de la construcción de este tipo de vías y seguramente la autoridad y la ley deben exponer cómo se pueden dar el...

(Sigue turno 6)

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 6, hoja 1, día

..Seguramente la autoridad y la ley deben disponer como se debe de dar el usufructo y el mantenimiento. Pero para este tipo de trabas debe de haber una solución.

Evidentemente la propuesta que viene en esta iniciativa, plantea que con la misma gallina de los huevos de oro se mantenga la propia Gallina, pero este es un asunto que habla de estirar la cobija en base a un concepto porcentual, no en cantidades fijas ni mucho menos.

Sucede que este tipo de problemas deben de encontrar una solución general, no decidir lo que pasa en Sonora de manera genera para que la República encuentre una ley que luego quizá no se aplique en Chiapas. Debemos de buscar la forma de que este asunto obligue a que la carretera se mantenga, a si sea con una concesión donde la aritmética no dé, porque entonces habría que manejar la idea de decisiones que trastoken la aritmética y no que condenen a que esta carretera no tenga solución viable porque no hay condiciones para invertir.

Nosotros estamos con la idea de tener una discusión de carácter legislativo, tiene que ser una norma general y debe de ser correcta, por supuesto también tiene que responder a la cuestión de la realidad. No es un problema con Hacienda o con los contadores, es un asunto de concebir cómo se pueden establecer una regla que permita que las carreteras que son vías necesarias, se concesionen, se mantengan y se perfeccionen.

Para eso es una concesión, no debemos considerar un negocio donde solamente llegue la gente, capture el derecho a cobrar y se quede con eso aunque la carretera se vaya destrozando. Es evidente que es una concesión que no podríamos aceptar, ¿Cuál es la solución que se propone desde el momento y desde la gente que esta manejando estos problemas, que no sólo son de Sonora, sino de todo el país?

El diputado Antonio del Valle: Buenas tardes, Antonio del Valle, diputado federal por Veracruz y miembro de esta Comisión. Quiero aprovechar, porque he venido insistiendo en que la idea de tener el



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 6, hoja 2, día

sistema de tarjeta IAVE en las casetas de cobro, brinda mayor seguridad a los transportistas porque no se les tienen que dar recursos y así no cargan dinero en efectivo.

En el caso de México, el problema es que no en todas pasas. Por ejemplo, en Estados Unidos, Canadá, etcétera, cualquier país donde tengan el sistema Express pass, en todas pasas, en todas es lo mismo. Y aquí no, en una pasas y en otra no, una es concesionada y esta no, etcétera.

Aunque sean concesionarios, ellos deben de entrar al mismo sistema, la idea es modernizar al país, modernizar la red carretera, ser un país de primer mundo y los visitantes no saben si pagan o no pagan, si pasan o no pasan, no saben porque en unas pagan y en otras no.

El sistema IAVE para eso se inventó y le pediría que se adaptaran las concesiones y que ingresaran a este sistema, dentro del convenio que se firme. Porque eso hace que nos vean como país de tercer mundo porque no tenemos nada estandarizados, a veces lo hacemos y a veces no. Yo creo que deberían de tomar en cuenta este tema.

Gracias.

El ciudadano Humberto Treviño: Respecto a lo que comentaba el diputado Rubén Aguilar, me parece muy interesante y creo que ustedes tienen muchos instrumentos para lograr ese objetivo. En primer lugar, el Programa Nacional de Desarrollo de Infraestructura, del presidente Calderón, implica nuevas concesiones, nuevas construcciones, etcétera, ya proveen eso. Es decir, el concesionario de la carretera Lagos de Moreno, el que tenga ese tramo carretero esta obligado a mantener cierto estándar de mantenimiento en ese tramo que se le esta concesionado.

El problema con los tramos de Farag es que 23 proyectos carreteros, de distintas empresas, fueron rescatados por el gobierno federal en un momento en que había una crisis muy fuerte. Se nos olvida que en 1994 el país estuvo al borde del precipicio, eso no es novela, es cierto. La forma en la que se rescataron



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 6, hoja 3, día

todas esas concesiones, en un solo fideicomiso, generó una gran bolsa de proyectos carreteros que se manejaron con criterios y bolsas uniformes.

Por eso, esos recursos federales de los ingresos o recursos del fideicomiso de los ingresos, se destinan a distintos tramos carreteros. Pero en el futuro, cuando exista la concesión de un tramo, por ejemplo Monterrey-Salttillo, el concesionario esta obligado a mantener las condiciones de esa carretera.

Esa es la bondad del nuevo esquema del Plan Nacional de Infraestructura que se esta implementando y que ha demostrado ser muy exitoso. El problema es como hacerlo en Farag, porque era una bolsa de tres y mil y tantos kilómetros de carreteras, donde vimos el error en donde el saldo de la deuda se acumulo en un solo fideicomiso, pero esa es parte de la historia.

El tema de presupuesto. Independientemente que el fondo de infraestructura este al margen del presupuesto de egresos de la federación, el presupuesto de egresos de la federación es una herramienta muy importante para asignar prioridades al gasto que el país necesita.

Con lo que respecta al tema que mencionó el diputado, es un tema muy interesante. Yo aplicaría la operación boomerang, exactamente eso que esta planteando el diputado del Valle es un problema de ustedes, hay que legislar en esa materia. ¿Por qué? Porque en otros países hay organismos reguladores que obligan a la interoperatividad, a la ínter conectividad, a la definición de estándares, pero ese tipo de disposiciones no se si están en la... O si deberían estar en otro lugar.

Pero yo los exhortaría y les pediría, como director de CAPUFE y como mexicano, que sean ustedes los que vean esa serie de instrumentos para que todo esto se dé. Porque es cierto, uno viene de Puebla y va a Cuernavaca y resulta que no puedo pasar. Ese es un problema que hay que resolver. Yo los invitaría a que le entren.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 6, hoja 4, día

Se busca que la tarjeta IAVE reduzca el uso de efectivo en las autopistas. A mi me parece fantástico que...

En España ¿Cuál es el porcentaje de los ingresos efectivo? 30 o 40 por ciento y son países que están súper especializados en sistemas de peaje con este tipo de esquemas.

En México estamos con el 20 por ciento de un 80 por ciento efectivo. Creo que si se puede reducir a un 50 y 50, pero ahí vamos. Pero para resolver el problema, como ustedes lo señalan, hay mucho trabajo que hacer en estos términos: interoperatividad, ínter conectividad, definición de estándares, etcétera en todo el sistema de autopistas del país, que además puede crecer al doble en esta administración.

...hay una asociación de los ingresos de un tramo carretero, a las condiciones y al mantenimiento que se le da, pero ahorita no es el caso. Acuérdense que el rescate carretero se hizo en días, porque había unas deudas que no se podían...

(Sigue turno 7)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 7, hoja 1, bjp

... volver a pasar por ese camino. Gracias.

Salas Contreras

El ~~presidente~~ diputado ~~Rubén Aguilar Jarama~~. Bueno, ya escuchamos al director Humberto Treviño, ya escuchamos a los diputados. Lo único que yo agregaría es que se llevara un registro historial del mantenimiento de las carreteras, Humberto, porque lo que vemos en las libres es sistemáticamente un tramo que reparamos este año, nos aparece al siguiente año ese mismo tramo.

Se supone que cuando se da un mantenimiento mayor como es el caso de estos 500 millones se tiene preestablecido una vida útil de ese mantenimiento. ¿Qué pasa? Si el mantenimiento que se está dando no es adecuado el sistema constructivo con el cual se está haciendo, seguimos utilizando la tecnología de aquellos tiempos de los 60 y que ya no es para estos tiempos de aforo y de pesos y medidas, de nada servirá seguir metiendo 600 millones, 500 millones y lo vemos en los tramos...

¿Qué tiempo tiene que ese tramo carretero se hizo? ¿Cuánto nos costó? Nos costó miles de millones de pesos. Hoy le estamos metiendo otros 600 millones. ¿Qué tiempo nos va a garantizar esos 600 millones? No llevamos un historial aquí en México. El presupuesto nada más corroboran que se hay gastado pero nunca ven si se cumplió con el objetivo buscado. Entonces, ¿se gastó? Sí se gastó. ¿Se gastó bien o se gastó mal? Yo sé que se gastó.

La situación que tenemos en este país es que no le damos seguimiento al recurso que se destina a los tramos carreteros. En el caso del historial que ellos traen, si se le hubiera dado el mantenimiento adecuado seguramente ese tramo carretero hubiera aguantado tres o cuatro años para que se le de el siguiente mantenimiento. No necesariamente se le tiene que dar año con año si el mantenimiento es adecuado. Desgraciadamente, hemos visto en el mantenimiento carretero mucha ligeraza y es lo que nos tiene, a nosotros los diputados, preocupados.

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 7, hoja 2, bjp

Tan es así que hicimos una cruzada en Veracruz. Siete diputados donde encontramos que en nuestro recorrido donde tenían que aventarle 14 centímetro de carpeta pusieron 2 pero cobraron 14, donde tenían que cambiar defensas metálicas, decía el concepto: "cambio de defensas por nuevas" y las que existían nada más las pintaron. Bueno, una barbaridad.

A lo que vamos es que si no le damos seguimiento a todo ese recurso que se está aplicando, el siguiente año tendremos una mala carretera y los compañeros de Sonora seguirán teniendo más muertos. Si en una libre tenemos que dar las garantías de una buena carretera, ya no se diga en una de cuota que debe cumplir con altas especificaciones.

Entonces, resumiendo, tomamos tu información. Hay esa inversión de 500 millones. No sé si están bien definidos los tramos para que ustedes de una manera se lleven esa información. Nosotros vamos a procesar, en el seno de esta comisión, este artículo de ley porque nos parece por demás interesante y por el impacto que pudiera tener, no nada más para el caso de Sonora, sino de carácter nacional. Esto tendría que ser ya de carácter general, a nivel país y entonces sí nos va a llevar a un análisis muy profundo por el impacto, bueno o malo que pudiera tener, nuestra decisión. Si quisieran agregar algo más. Humberto, ¿Querías agregar algo más?

El director general Humberto Treviño Landois: ... estoy completamente de acuerdo contigo, pero otra vez operación boomerang. Yo creo que está en ustedes, en la Cámara de Diputados, dar ese seguimiento, ustedes tienen un instrumento extraordinario para hacerlo que es la Auditoría Superior de la Federación, la Comisión de Vigilancia.

Lo que hay que hacer es enfocar lo que ustedes creen, como diputados, como representantes populares, a qué le debe dar prioridad y foco la Auditoría Superior de la Federación porque muchas veces la Auditoría Superior de la Federación nos visita y nos audita en 175 cosas cuando las que importan, la verdad, son 4, según el criterio que tú mismo estás señalando, diputado.

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 7, hoja 3, bjp

Entonces, asegurémonos en la Comisión de Vigilancia, que ese instrumento que ustedes tienen tan valioso se enfoque a darle seguimiento a lo que a ustedes les parece prioritario. Es una tarea que yo también les pido como mexicanos y como interesado en estos temas y mi responsabilidad en Capufe, es una tarea muy importante que pueden hacer. y está en sus manos.

Salas Contreras
El ~~presidente~~ diputado ~~Roberto Aguilar~~. Okey. Cierra Toño del Valle y con eso damos por cumplido porque traemos...otra comisión que traíamos ahí. David, ¿quisieras cerrar también? Entonces Toño y luego David para cerrar.

El diputado Antonio del Valle Toca: Nada más creo que ya lo escuchamos. Yo lo he venido insistiendo y es importante que nosotros, como Comisión de Transporte, iniciemos los trabajos para la Comisión Reguladora del Transporte donde incluye precisamente esto. Muchos países tienen una comisión reguladora como aquí tenemos una reguladora de energía. Necesitamos forzosamente la reclasificación de carreteras que está mal clasificada.

Necesitamos ver esto de interconexiones, necesitamos ver muchas cosas pero no hay una comisión reguladora del transporte y más si la SCT no está haciendo su trabajo de publicar reglamentos de reclasificar carreteras como deber ser de acuerdo a su propia clasificación, valga la redundancia. Nosotros tenemos que trabajar en este tema y yo lo quiero poner en la mesa que, mientras no tengamos una comisión reguladora del transporte terrestre, aéreo, todo esto, no va a pasar absolutamente nada.

Yo únicamente al ingeniero, que las nuevas concesiones vayamos poniéndoles ese esquema. Mientras hacemos lo que tenemos que hacer, conceder una concesión, obligar a los concesionarios a que acepten la tarjeta IAVE.

Salas Contreras
El ~~presidente~~ diputado ~~Roberto Aguilar~~: David.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 7, hoja 4, bjp

El diputado David *Figueroa Ortega* : Nada más Humberto, para concluir, el tema que dejamos un poco abierto, el tema de Sonora. Pedirte ahí que nos pudieras proporcionar más información respecto a los 500 millones de pesos que competen exclusivamente a lo tuyo...

El director general Humberto Treviño Landois: ...

El diputado David *Figueroa Ortega* : ... bien, muy bien. Creo que es importante darle difusión incluso a eso para que la gente tenga conocimiento de lo que se está haciendo. También me gustaría mucho conocer el programa general este de los 3 mil millones de pesos que se van a invertir o de los...

El director general Humberto Treviño Landois: ...

El diputado David *Figueroa Ortega* : ... muy bien. lo otro, para concluir, me gustaría, si no tienes inconveniente que siguiéramos tratando el tema de...como lo comentamos. Esta discrecionalidad que tú no aceptas y que yo insisto que tenemos que tener una mayor certidumbre en el futuro y en las inversiones que se tiene que hacer en las carreteras del país. Que siguiéramos explorando posibilidades para poder mejorar un esquema que nos permita ser más eficientes en el mantenimiento y conservación de las rutas sobre todo en el caso de las carreteras que están concesionadas.

El director general Humberto Treviño Landois: ...

El ~~presidente~~ diputado *Salas Carreteras* ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: Agradecemos la asistencia de los compañeros. Damos por terminada esta reunión.

(Receso)

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Les vamos a pedir a todos los diputados que se sienten. Ayer se suspendió la sesión...

(Sigue turno 8)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 8, hoja 1, día

...ayer se suspendió la reunión, se llamo para hoy porque no había quórum.

Se les ha repartido en dos ocasiones la convocatoria, está en sus manos el conjunto de las copias de los predictámenes.

Vamos a dar por hecho que ya declaramos el quórum. El acta de la reunión anterior ya se les repartió, vamos a someter a su consideración la aprobación de esta acta, si están de acuerdo, levanten la mano. 21 votos a favor.

Continuamos. El centro de este asunto es la aprobación de unas propuestas de dictamen que fueron acordadas en la subcomisión de Transporte Aéreo, que fue la que faltaba de las reuniones previas que habías celebrado. Con esto, vamos a confirmar la decisión en un montón de dictámenes, básicamente la mayor parte de nuestra comisión.

Estamos con el compañero Ramiro Stabros, el les va a leer las propuestas de dictamen. El primero tiene un error porque la propuesta no es exactamente lo que se señala ahí con punto de acuerdo, sino una propuesta de que se rechace el turno. Que se tomó el acuerdo en esta comisión, de que el turno se rechace, se gestione con la presidencia de la Cámara de Diputados para que se omita a esta comisión para el tratamiento de este asunto, puesto que se considera que es competencia de otra comisión.

Una vez que la presidenta acepte esta decisión, quitaríamos de nuestra lista de asuntos pendientes este problema. Solamente que la presidencia de la Cámara de Diputados insista en reenviarnosla, por supuesto tendríamos que llegar al fondo y tomar decisiones.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 8, hoja 2, día

Por lo pronto, salvo ese asunto, ustedes tiene una copia que se publico en la gaceta, son nueve: este con el error y los otro ocho. El compañero Ramírez los va a leer y los iremos aprobando en base a la decisión que tomen ustedes.

Hay una resolución previa de propuesta de la subcomisión de transporte.

...

Yo diría que nada más el punto de acuerdo, porque ustedes tienen la copia de todo el cuerpo del dictamen y ahí se mencionan los antecedentes. Y le pediría al diputado que lea nada más el punto de acuerdo uno por uno para irlo acordando porque nos tenemos que ir a votar.

Salvo este asunto, pensamos que es necesario tomar acuerdo en lo de transporte aéreo para que se envíen los dictámenes, de esta comisión, al pleno de todas las subcomisiones.

El diputado Ramírez Stabros Jesús: Muchas gracias. Voy a tratar de ser lo más breve posible. Si alguien tiene alguna duda sobre lo que dice el dictamen, lo explicamos. Quiero decirles como viene cada uno de los dictámenes que están ahí.

El primero es de la Comisión de Transporte sobre proporción con punto de acuerdo que exhorta a la Comisión de Transportes a investigar el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de seguridad y la situación actual en el aeropuerto de Tijuana, Baja California. Esto esta dictaminado como un dictamen positivo, porque forma parte del calendario que tiene la subcomisión de transporte aéreo de ir a estos aeropuertos. Acordamos darlo positivo, responder al punto de acuerdo e incluir en la agenda que tenemos que incluir al aeropuerto de Tijuana en la lista de aeropuertos a visitar.

...

Este aprobado y aparte esta integrado en el plan de trabajo de la subcomisión.

Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 8, hoja 3, día

De la Comisión de Transportes sobre la proposición con punto de acuerdo para que se solicite a la SCT que instale sistema de aterrizaje por instrumentos en los aeropuertos en la frontera norte de Tamaulipas. Este dictamen también esta como positivo, dado que es un tema que tiene que ver con infraestructura, esta Cámara de Diputados asignó recursos a la SCT para revisar estos temas, de tal forma que va en congruencia con lo que la misma Cámara de Diputados había hecho a través del presupuesto.

El siguiente es de la Comisión de Transportes y de Hacienda y Crédito Público sobre la proposición con punto de acuerdo, por el que se solicita la comparencia del titular de la SCT y del vocal ejecutivo del... para que informen respecto a las causas y consecuencias del conflicto colectivo de mexicana de aviación. Esto se da negativo porque ya se cumplió, ya vinieron ambos.

El siguiente dice: se exhorta a las Secretarías de Estado competentes a declarar y habilitar como... internacional el aeropuerto nacional del Tajin, situado en el estado de Veracruz. Es positivo, en el presupuesto federal se incluyeron 50 millones de pesos para que la dirección general haga los trámites correspondientes y pueda ser internacional, serían 9 aeropuertos los que se declararían internacionales.

El siguiente es sobre la minuta con proyecto de decreto por el que se expide la ley federal de protección a los derechos de los pasajeros de transporte aéreo. Esta es una minuta que viene del Senado de la República, es un tema que ya esta incluido en la actual ley. En la exposición de motivos para hacerlo un dictamen negativo, es que esta propuesta haría inviable el transporte aéreo en el país, sobre todo para las empresas aeronáuticas, generaría cierres y responsabilidades que no le competen directamente a las aerolíneas. Los reglamentos actuales responden a firmas de tratados internacionales con OASI, OATA y estamos en perfecta concordancia con eso a través de la Ley de Aviación. Y estimamos que no es conveniente esta situación porque saca de competencia a cualquier línea aérea. Por eso es negativa, además de que ya se cumplen responsabilidades en ese sentido.



Comisión de Transportes
Reunión de trabajo
Jueves 28 de febrero de 2008
Turno 8, hoja 4, día

La Comisión de Transportes sobre el proyecto de decreto que reforma el artículo 53 de la Ley de...
Presentado por esta Honorable Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Esta iniciativa es negativa, debido a que la actual ley parece una copia, además de que la ley actual supera las propuestas que tiene esta iniciativa. Negativo.

La siguiente es reforma al artículo 9 y 11 de la Ley de... presentado ante esta honorable asamblea. Y la siguiente también va hacia el artículo 9 y es el mismo caso. Revisadas, la ley supera en profundidad y en garantías lo que establecen estas dos iniciativas, por lo tanto consideramos que deben de ser negativos.

Son muy parecidas estas tres iniciativas y ya contempladas en la ley, con mayor profundidad y con mayor avance.

Esas son todas. Las últimas tres son negativas...

El diputado : En estas condiciones, podemos decir que se cierra el círculo de todas las propuestas, a partir de ahora podemos pasar... todos los dictámenes para que la siguiente semana pasemos a firma...

(Sigue turno 9)

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 9, hoja 1, nm

... se cierra el círculo de todas las propuestas y comisiones, a partir de ahora podemos pasar en limpio todos los dictámenes, para que la siguiente semana pasemos a firma... a los dictámenes, sistemáticamente ordenados y poder meterlos al pleno.

De tal manera que entonces van inicialmente las decisiones de esta Comisión... para ir al pleno, en donde vamos en comisiones unidas, vamos a presentar, con el jurídico de la Cámara, un procedimiento específico para... y conduzca la coordinación con las otras comisiones... se turne a trabajo. La siguiente semana... alrededor del martes...

Con relación al punto de acuerdo que estuvimos observando con los diputados de Sonora, sí me gustaría que la Mesa Directiva si nos reuniéramos por la importancia de este artículo de ley que pudiera impactar a favor o en contra de la decisión que tomemos. La pura Mesa Directiva, ya definir si le damos positivo o le damos negativo.

Están pidiendo los compañeros diputados de Sonora, locales, toda la Legislatura mandó a esta Cámara, a través de la Comisión de Transporte y ante la subcomisión de Infraestructura, que se adecuó un marco legal el artículo 17, inciso 13, y 30-Bis. Me gustaría que se los hicieran llegar para que cada quien viera la opinión, aquí ya vino Humberto Treviño, está dando a conocer su programa de obra.

Pero sí es importante que decidamos esto con la importancia, no es un punto de acuerdo cualquiera, es algo que me gustaría que todos estuviéramos involucrados, si es así, ya pasarlo con lo que se ha resuelto.

El diputado : Sí señor.

El diputado : Yo propondría algo más completo. Me parecería conveniente que la directiva, pudiéramos tener una entrevista con un grupo de la gente de la SCT para

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 9, hoja 2, nm

ver a fondo este problema, porque es un asunto que tiene complicaciones con FARAC, con el tema de rescate carretero, y algo más...

Me parecería entonces que... yo diría que le pidiéramos al secretario, pedir un equipo y discuta con la directiva inicialmente y luego aportemos información para que profundicemos, porque incluso creo que deberían de meterse gente de la Comisión de Hacienda, básicamente.

Luego ya una vez que esto se procese, ya poder hacer un proyecto de decisión de nuestra Comisión, pero con el conocimiento de fondo, porque me parece que Capufe nada más viene y dice cosas que no son solución, me parece que debemos de exigirle al Ejecutivo que halle una solución, no a Sonora, sino a todos los asuntos de las carreteras, que no se puede condenar a que no se resuelva.

Entonces yo propondría que el martes, la directiva, el martes o miércoles cuando se pueda... esto, por la tarde pudiera solicitar una audiencia con Téllez para ver ese asunto.

El diputado : ... se integre un grupo.

El diputado : Con equipo. Está bien, podremos solicitar... el tema, una cuestión de que envíe un equipo de discusión de fondo para ese asunto, para discutirlo con la Comisión.

Una vez que esto funcione, cuando menos la directiva estaría obligada a asistir a esta entrevista con los que mande la Secretaría. Así podríamos...

El diputado : ... asuntos generales, más rapidito.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Reunión de trabajo

Jueves 28 de febrero de 2008

Turno 9, hoja 3, nm

El diputado

: ¿Qué otro asunto?

El diputado

: Yo nada más tengo uno. Agradecerles a mis compañeros ya tenemos... por ahí vieron el punto de acuerdo, los que no firmaron, que lo quieran revisar, se los vamos a hacer llegar a la oficina, donde estamos solicitando la destitución del delegado de la SCT en Veracruz y del subdelegado. En virtud de las anormalidades y anomalías que siete compañeros de distintas fracciones detectaron y documentaron ampliamente. Esa es una.

La otra, comentarles que ya pertenece México a la... Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, ya se incorpora... este evento, ya vamos a hacer los dos eventos latinoamericanos tanto en... como el de la Asociación del Congreso Panamericano. Inicialmente San Luis Potosí.

El diputado

: Me permite, presidente. Nada más informarles que acabo de subir a tribuna una iniciativa que deriva del foro que hicimos aquí en la Cámara de Diputados, sobre el tema de aviación, es un tema para especialidad de medicina de aviación. Un tema en el sentido en el ámbito... les voy a girar ahorita la iniciativa, antes que les llegue por la vía de La Gaceta.

Perdón por las premuras y las cosas, las agendas como las traemos, la presenté, ya lo había comentado de alguna manera en la subcomisión, pero quiero que la lean con atención, es un tema con sentido de especialidad, aunque nos da una pauta importante en medicina de aviación, aeroespacial, y que es muy importante para el ámbito aeronáutico... Sí, tiene turno a la Comisión de Transportes.

El diputado

: Gracias.

—oo0oo—