



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA
LX LEGISLATURA
OF. No. D.G.P.L. 60-II-1-2205

Dip. Rubén Aguilar Jiménez
Presidente de la Comisión de
Transportes
Edificio.

En sesión celebrada en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, el Dip. Adolfo Mota Hernández, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó Iniciativa que reforma el artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Presidencia dictó el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Transportes".

México, D.F., a 17 de febrero de 2009.



Dip. Margarita Arenas Guzmán
Secretaria

Dip. José Manuel del Río Virgen
Secretario

Anexo: Duplicado del Expediente 5496
y 30 ejemplares de la Iniciativa.

*lmv/jod**

H. CÁMARA DE DIPUTADOS
RECIBIDO

17 FEB 2009



**COMISIÓN DE
TRANSPORTES**



1
1
5496

**GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN CUATRO NUEVOS PÁRRAFOS SEGUNDO, TERCERO, CUARTO Y QUINTO AL ARTÍCULO 8 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN QUE PRESENTA EL DIPUTADO ADOLFO MOTA HERNÁNDEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.

El suscrito, Diputado Adolfo Mota Hernández, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en la LX Legislatura de la Cámara de Diputados al H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo establecido en los artículos 71 fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Artículos 55 y 56 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, presento ante el pleno de esta Soberanía, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan cuatro nuevos párrafos segundo, tercero, cuarto y quinto al artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al tenor de la presente:

Turnado a la Comisión de Transportes. Febrero 17 del 2009.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Una adecuada infraestructura vial permite mejorar la cobertura y calidad de los servicios públicos, así como de la competitividad económica e incrementa las oportunidades de desarrollar nuevas actividades productivas, mejorando la calidad de vida de la población. En la actualidad, la construcción de las vías generales de comunicación y la infraestructura pública presentan mayor complejidad, en la medida en que se eleva el nivel de desarrollo de nuestro país. Así pues, a las tradicionales obras de vías férreas y carreteras, se suman una serie de obras adicionales, tales como tendidos de líneas eléctricas, telegráficas y



**GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

telefónicas, fibra óptica, ductos y cableados de muy diversa naturaleza e importancia económica y social.

En este orden de ideas, desde que se decide la realización de un proyecto de infraestructura, hasta su realización, existe una serie de elementos jurídicos, presupuestales y administrativos, que intervienen de diversas formas en la realización del proyecto y en el éxito del mismo.

Muchos de estos factores, y en especial, las evaluaciones de diversos órganos de la Administración Pública que intervienen en el proceso señalado, los problemas de contratación, el largo y tortuoso proceso para la obtención del derecho de vía, la normatividad ambiental, la administración inadecuada de los proyectos, la disponibilidad de recursos o la falta de oportunidad en su asignación, los procesos de licitación y la construcción misma de los proyectos, representan serios obstáculos a resolver para la consecución del desarrollo nacional y regional que requerimos.

Específicamente, en la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, se evidencia la falta de institucionalización del derecho de vía, así como deficiente difusión hacia la población respecto de los procesos de realización de obras públicas, lo que representa una problemática que influye directamente en la forma de asegurar los espacios territoriales que permitan la realización de los proyectos, así como en la incertidumbre que la población resiente directamente como la violación a sus bienes jurídicamente tutelados, haciendo del derecho de vía uno de los problemas más complejos y delicados de todo proyecto de infraestructura.



**GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

El derecho de vía, es la franja de terreno en la cual están alojados todos los elementos que constituyen la infraestructura de las carreteras, autopistas y puentes. Asimismo, puede alojar obras e instalaciones de carácter diverso. En virtud de lo anterior, el uso adecuado del derecho de vía y su preservación es cada día más importante. El derecho de vía se concibe como el espacio físico en el que se desarrolla una obra de infraestructura, como puede ser un canal de agua, un ducto enterrado, un ducto de gas, de petróleo, de agua; una vía de ferrocarril con el terreno a su lado, un espacio por donde corren o donde instalan las líneas de transmisión de alto voltaje de la Comisión Federal o de otros organismos de electricidad o una carretera con el espacio que tiene a los lados.

Adicionalmente, el derecho de vía se puede constituir en una verdadera zona de protección ecológica, a través de elementos como una adecuada forestación, o la construcción de barreras que protejan a los campos de cultivo aledaños. De igual forma, la preservación del paisaje y la mejora constante del derecho de vía puede influir directamente en el mejoramiento del ambiente. En conclusión, el Derecho de Vía, se configura como un bien destinado al servicio público. Por lo tanto, forma parte del dominio público del Estado.

No obstante lo anterior, el Gobierno Federal y los gobiernos estatales cuentan con la propiedad de ciertos terrenos, pero generalmente todo inmueble federal que no se utiliza, es vendido por el gobierno, razón por la cual se tiene que adquirir el derecho de vía cuando se proyecta la ejecución de nuevos proyectos de infraestructura en los terrenos que forman parte de la propiedad privada.



**GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

En México, el Derecho de Vía se puede adquirir a través de diversos medios, como son la servidumbre de paso, lo que implica únicamente el ingreso y tránsito esporádico sin la adquisición de la propiedad, como lo es en el caso de la instalación de cableado eléctrico. Asimismo, se puede adquirir mediante la ocupación superficial, bien sea de forma permanente o por tiempo determinado con el fin de instalar elementos de infraestructura, sin que por ello el Estado se convierta en titular del terreno; tal es el caso de la instalación de pozos petroleros; en este caso el derecho de vía se adquiere en virtud de la permanencia física de la maquinaria para su instalación, una vez que se concluyen los trabajos y se retira la maquinaria, se deja de usar el derecho de vía.

Otra forma de adquirir el derecho de vía es la compra de la propiedad, para contar con la titularidad plena del derecho de vía y es una operación de adquisición voluntaria, como las que hacen mayormente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la Comisión Nacional del Agua para la realización de sus proyectos. Por último, es posible adquirir el derecho de vía mediante la expropiación, que también es una adquisición del dominio pleno, pero siempre trae aparejados conflictos de carácter jurídico, en virtud de que es forzada, aunque atiende a causas de interés público.

Cada una de estas formas de adquisición, representa en sí misma una serie de factores que influyen de diversas formas en el proceso de realización de la obra, siendo la etapa más conflictiva la adquisición del Derecho de Vía, la cual llegar a concluirse en un periodo hasta de 145 días, en virtud de que se avanza en el proceso de aprobación del proyecto, la asignación de recursos, la licitación, y el proceso de adquisición del derecho de vía, con todas las etapas que propiamente implica, como son el avalúo o las negociaciones con los propietarios de los terrenos, mismas



**GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

que no se contemplan conjuntamente en todas sus etapas, convirtiéndose en procesos conflictivos, fuente de inestabilidad política, desinformación, incertidumbre y elevados costos de las obras.

En tal sentido, es necesaria la agilización del proceso de adquisición del Derecho de Vía y que el mismo se realice conjuntamente con las diferentes etapas del proyecto para que un proceso administrativo tortuoso se constituya en otro caracterizado por la planeación adecuada y la corresponsabilidad federal, estatal y social. Por ello, se propone adicionar cuatro nuevos párrafos al artículo 8 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

A través de estas adiciones, se prevé que simultáneamente con la elaboración del anteproyecto de construcción de vías generales de comunicación, se deberá solicitar al Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, el avalúo previo de los terrenos sobre los cuales se realizará la construcción de la obra.

Asimismo para efectos de coordinación interinstitucional y de las diversas etapas de los proyectos, en particular lo relativo al derecho de vía, se constituirá un Comité Técnico por cada proyecto, integrado por representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, el o los gobiernos estatales en donde se realice la obra, los representantes de los permisionarios o concesionarios y por representantes de los titulares de las áreas territoriales susceptibles de afectarse.



**GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

Cabe hacer mención de que este Comité Técnico fungirá únicamente como órgano consultivo y de acuerdo para la consecución del Derecho de Vía, desde la fase posterior a la autorización técnica y presupuestal de cada proyecto. Una vez aprobada la viabilidad del anteproyecto de construcción y tomando como base el avalúo previo, se procederá a la elaboración del proyecto ejecutivo de construcción y a la adquisición del Derecho de Vía.

Con las propuestas anteriores, se busca agilizar los procesos, en lugar de esperar hasta la asignación de los recursos financieros para la realización de los avalúos, comenzando previamente la labor de planeación y revisión de los títulos de propiedad, para que en el momento en que se le de viabilidad a la realización del proyecto, se encuentren realizados los avalúos, se cuente con los recursos, se hayan revisado los títulos de propiedad y que la realización de los proyectos de infraestructura se desarrolle de manera más rápida, eficiente y con el menor costo económico, político y social, para bien de nuestro país.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente:



**GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN CUATRO NUEVOS PÁRRAFOS SEGUNDO, TERCERO, CUARTO Y QUINTO AL ARTÍCULO 8 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.

ÚNICO.- Se adicionan dos nuevos párrafos segundo y tercero al artículo 8° de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para quedar como sigue:

Artículo 8.-

Simultáneamente con la elaboración del anteproyecto de construcción de vías generales de comunicación, se deberá solicitar al Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, el avalúo previo de los terrenos sobre los cuales se realizará la construcción de la obra.

Asimismo, para efectos de coordinación interinstitucional y de las diversas etapas de los proyectos, en particular lo relativo al derecho de vía, se constituirá un Comité Técnico por cada proyecto, integrado por representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, el o los gobiernos estatales en donde se realice la obra, los representantes de los

permisionarios o concesionarios y por representantes de los titulares de las áreas territoriales susceptibles de afectarse.

Este Comité Técnico fungirá como órgano consultivo y de acuerdo para la consecución del Derecho de Vía, desde la fase posterior a la autorización técnica y presupuestal de cada proyecto.

Una vez aprobada la viabilidad del anteproyecto de construcción y tomando como base el avalúo previo, se procederá a la elaboración del proyecto ejecutivo de construcción y a la adquisición del Derecho de Vía.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Los proyectos de obra que se encuentren en ejecución con anterioridad a la publicación del presente Decreto, se llevarán a cabo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 vigente.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a de de 2009.

FIRMA LA PRESENTE INICIATIVA:

DIP. ADOLFO MOTA HERNÁNDEZ.

