



PODER LEGISLATIVO FEDERAL  
COMISION PERMANENTE

**MESA DIRECTIVA**

**OFICIO No. CP2R3A.-2649.**

México, D. F., a 13 de mayo de 2009.

**DIP. RUBÉN AGUILAR JIMÉNEZ  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
DE TRANSPORTES  
P R E S E N T E .**

Me permito comunicar a usted que en sesión celebrada en esta fecha, el Diputado Robinson Uscanga Cruz, del Grupo Parlamentario de Convergencia, presentó Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona y reforma la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

La Presidencia dispuso que dicha Iniciativa se turnara a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, misma que se anexa.



Atentamente

**SEN. JOSÉ GONZÁLEZ MORALES**  
Vicepresidente



H. CÁMARA DE DIPUTADOS  
**RECIBIDO**  
27 MAY 2009  
9:35  
COMISION DE  
TRANSPORTES

13 MAR 2009

*Se turnó a la Comisión de Transportes  
de la Cámara de Diputados*

17

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS  
Presente**

El suscrito, Robinson Uscanga Cruz, Diputado Federal a la LX Legislatura de la H. Cámara de Diputados, integrante del Grupo Parlamentario de Convergencia, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 55 fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente **INICIATIVA QUE ADICIONA Y REFORMA LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**, al tenor de la siguiente

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Uno de los aspectos más importantes para elevar la competitividad de los países es el adecuado funcionamiento de su infraestructura, ya que ésta juega un papel importante en el crecimiento y aumento del potencial económico. La cantidad y calidad de la infraestructura hace una contribución importante a las tasas de productividad. Particularmente críticos son la modernización de los caminos, vías, puertos, transporte aéreo, la oferta de energía eléctrica y adecuadas telecomunicaciones. En general, la buena calidad de la infraestructura puede ayudar a reducir la pobreza y la desigualdad al conectar comunidades pobres a los mercados. En calidad de la infraestructura, de acuerdo con el *Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial*, México ocupa la posición 76 de 134 países, y se encuentra situado por debajo de países latinoamericanos como El Salvador, Guatemala, Jamaica, Honduras y República Dominicana. México ocupa la posición 66, en calidad de los caminos y carreteras. Sin embargo, contamos con una extensa red de caminos y carreteras que nos coloca en la posición número 18 a nivel mundial.

La importancia de la infraestructura carretera en el desarrollo económico de un país es fundamental por ser un factor indispensable de integración de zonas y regiones. La red carretera es de suma importancia para el país, ya que el sistema de transporte nacional depende prioritariamente de las carreteras para interconectar ciudades, puertos marítimos y fronterizos, permitiendo el comercio tanto nacional como internacional. El 98% de los pasajeros nacionales viajan por carretera y el 80% del movimiento de carga se transporta por este medio. La competitividad de un país depende de la infraestructura que tenga, en este sentido la infraestructura carretera es factor determinante para avanzar en el desarrollo económico.

Al año 2004, la longitud de la red carretera de México alcanzaba una extensión de 352 mil kilómetros, de los cuales únicamente 34.46% correspondía a vías pavimentadas, 43.20% a vías revestidas, y el resto a caminos de terracería y brechas mejoradas. Asimismo, como medida de referencia, la densidad promedio de la red carretera era de 3.4 km. por cada mil habitantes, cifra relativamente baja,

sobre todo en comparación con los países desarrollados, e incluso con algunos países en desarrollo como Costa Rica y Perú. Los datos anteriores corroboran la capacidad de crecimiento que representa para México la inversión en construcción carretera.

Un diagnóstico del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados, con relación a la evolución de los montos presupuestales asignados entre los años 2008 y 2009 a la Infraestructura Carretera detecta reducciones importantes. El monto global planteado en el Proyecto de Presupuesto 2009 presentó una variación real negativa de 26.2 por ciento en relación al monto aprobado para el año 2008. En términos absolutos, la asignación se reduce de 40 mil 478 a 29 mil 880 millones de pesos. Dentro de los rubros que constituyen la inversión en infraestructura carretera, el relativo a la construcción y modernización se reduce en términos reales en un 28 por ciento, mientras que el rubro conservación de carreteras disminuye en términos reales en 52.7 por ciento. El rubro de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras apenas presenta crecimiento (0.1 por ciento), mientras que los montos asignados al Programa de Empleo Temporal se mantienen constantes.

En el Segundo Informe de Gobierno de la actual administración se observa que a pesar del crecimiento en la inversión, en términos de la longitud carretera total para 2008, se reporta un estimado de 360,352 kilómetros que representa un aumento de 277 kilómetros con respecto a las cifras preliminares del año 2007. En cuanto a la red troncal federal estima un crecimiento de sólo 91 kilómetros; la red de autopistas de Caminos y Puentes Federales (CAPUFE) aumentará en sólo 27 kilómetros. No se tiene contemplado crecimiento en la longitud en el mismo periodo de caminos rurales y brechas.

El avance reportado será apenas de 1.5% respecto a la meta programada por el gobierno federal en el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, donde señala que se modernizarán y construirán poco más de 17 mil 500 kilómetros de carreteras en ese periodo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes reportó que se han contratado 33 mil millones de pesos de un presupuesto de 40 mil millones de pesos a través de poco más de 2100 contratos o licitaciones.

En comparación con las autopistas concesionadas de otros países del mundo, México está aún por arriba en cuanto a la tarifa por kilómetro para autos, y ya no se diga para autobuses y camiones. Así lo establece el estudio 2004, denominado Análisis comparativo de tarifas en autopistas concesionadas: los casos de Argentina, Brasil, España y México, elaborado por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (Cesop) de la Cámara de Diputados.

Precisa que mientras en México la tarifa por kilómetro está en 0.985 dólares, en Brasil es de 0.0154, Argentina de 0.0061, Chile 0.0415, España 0.0848, Francia 0.0894, Portugal de 0.0607 y Rusia de 0.0342 dólares. El documento aclara que las cifras son indicativas de las tarifas por kilómetro de esos países y no pueden considerarse representativas o promedios nacionales, ya que algunas son de

casos muy específicos o se refieren a algunos ejemplos por país. En México, pocas son las empresas privadas que tienen autopistas bajo su operación, ya que Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe) opera 81 por ciento de la red nacional. Este organismo, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), tiene una infraestructura con una longitud total de cuatro mil 934.4 kilómetros de autopistas y puentes, de estos últimos, 20 son nacionales y 19 internacionales.

De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en México los ingresos por peaje de los concesionarios se fijan para diferentes tipos de vehículos, estableciéndose una regla de actualización en el título de concesión. Así, el gobierno le garantiza al concesionario una parte de los costos y de las proyecciones de tránsito.

Si el tránsito fuera menor al estimado o los costos aumentan más de un porcentaje determinado respecto a lo proyectado, el gobierno puede compensar esa pérdida a través de un incremento en la duración de la concesión. Este fue el caso de Promotora y Operadora de Infraestructura (Pinfra), antes Grupo Tribasa, que opera y administra la carretera México-Toluca, la cual para poder bajar en más de 40 por ciento su tarifa la SCT aceptó extenderle a 30 años el plazo de concesión.

En el caso de Capufe, este organismo anuncia cada año un ajuste tarifario en las carreteras que administra, sólo para resarcir el índice inflacionario, por lo que en promedio dicho ajuste es de 3.0 por ciento, aproximadamente. El diagnóstico de la Cesop establece que uno de los problemas que enfrentaron las autopistas concesionadas fue por valoraciones equivocadas respecto a aforos vehiculares sobreestimados y tarifas demasiado altas. Tal situación, sumada a sobrecostos de construcción, llevó al gobierno a efectuar en 1997 un rescate anticipado de diversas autopistas, entre ellas la Cuernavaca-Acapulco, más conocida por la Autopista del Sol.

Es decir, cuando los costos operativos no son del todo cubiertos por el pago de peaje, indirectamente no sólo el usuario sino todos los contribuyentes están asumiendo parte de esos costos vía subsidios que otorga el gobierno federal. Como se menciona párrafos antes, se prevé además de la construcción de nuevas carreteras, la modernización de las que ya operan. Esto significa, en términos llanos, que se planean obras de mantenimiento. Sin embargo, a las ventajas y beneficios que estos trabajos pudieran derivar en beneficio de los usuarios, no se agregan las situaciones negativas que impactan en los mismos usuarios de la red carretera.

Siguiendo con lo que señala el estudios del Cesop, es evidente que el gobierno federal ha incentivado a las empresas operadoras de autopistas a través de la inyección de recursos públicos. Sin embargo, la política tarifaria en las autopistas no siempre corresponde al servicio prestado. Como muestra de ello, se observa que las interrupciones que se generan al transporte en las autopistas de cuota por obras de reconstrucción, conservación o mantenimiento, generalmente lentas e

inseguras, ocasionan incremento en los costos, accidentes, afectación en la integridad física de los usuarios en innumerables molestias que no corresponden al elevado peaje que se cobra por utilizar los tramos en reparación.

En razón de lo anterior, la presente iniciativa tiene como propósito establecer de manera expresa en la Ley un sistema de equidad tarifaria en el cobro de cuotas en las carreteras nacionales, cuando se realicen obras de reparación o mantenimiento que afecten o interrumpan el tránsito regular de vehículos. Se pretende que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ordene la disminución del monto de la tarifa normal prevista en las bases de regulación para el cobro de cuotas en las autopistas, o incluso pueda ordenar la exención del pago, cuando se presenten estos casos, lo cual será vigente sólo mientras el tiempo que persistan las obras de mantenimiento.

Por lo anteriormente expuesto, me permito poner a consideración de esta H. Cámara de Diputados, el siguiente

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 19 BIS,  
Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y  
AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

**ÚNICO.-** Se adiciona un artículo 19-bis y se reforma el artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 19-bis.- Cuando se realicen obras de reconstrucción, conservación o mantenimiento en cualquier tramo superior al cinco por ciento del total de la ruta que genere una afectación o interrupción del tránsito regular de vehículos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará, de común acuerdo con los concesionarios, la disminución del pago de peaje durante el tiempo que duren los trabajos.**

**Artículo 23.- No podrán ejecutarse trabajos de construcción o reconstrucción en los caminos y puentes concesionados, sin la previa aprobación por la Secretaría, de los planos, memoria descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse, y sin contar con la definición de un monto menor al costo del peaje mientras duran estos trabajos.**

**Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo precedente, salvo lo referente a la disminución en el pago de peaje, los trabajos de urgencia y de mantenimiento que sean necesarios para la conservación y buen funcionamiento del camino concesionado.**

Para los trabajos de urgencia, la Secretaría indicará los lineamientos para su realización, **así como el porcentaje que tendrán que disminuirse el costo del peaje.** Una vez pasada la urgencia, será obligación del concesionario la realización de los trabajos definitivos que se ajustarán a las condiciones del proyecto aprobado por la Secretaría **y a lo dispuesto por el artículo 19 bis de la presente Ley.**

## TRANSITORIO

Único.- Este decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la sede la H. Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión de los Estados Unidos Mexicanos, a los 24 días del mes de Abril del año 2009.

SUSCRIBE

  
DIP. ROBINSON ESCANGA CRUZ