



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA
LX LEGISLATURA
Of. No. DGPL 60-II-5-597
Exp. Núm. 1202

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 Diputado Joaquín Humberto Vela González, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó una Iniciativa que Reforma el artículo 16 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

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

México, D. F., a 8 de marzo de 2007.




DIP. CUAUHTEMOC VELASCO OLIVA
Secretario


DIP. MA. MERCEDES MACIEL ORTIZ
Secretaria

Anexo: Duplicado del Exp. Núm. 1202, y
30 ejemplares de la Iniciativa

*ig

INICIATIVA POR LA QUE SE DEROGA LA FRACCIÓN IV DEL ARTÍCULO 16 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A FIN DE EVITAR NUEVOS RESCATES A LAS AUTOPISTAS CONCESIONADAS.

El suscrito diputado federal de la LX Legislatura del Congreso de la Unión JOAQUÍN HUMBERTO VELA GONZÁLEZ, miembro del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo y con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 55 y 62 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta Honorable Cámara de Diputados iniciativa con proyecto de decreto, por el que se suprime el artículo IV del artículo 16 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Turnase a la Comisión de Transportes. Marzo 8 de 2007.
E. S. J.

Al tenor de la siguiente exposición de motivos.

Señoras y señores legisladores, el programa carretero implicaba una inversión con madurez en el largo plazo pero los empresarios con su inadecuada administración y rapacidad cortoplacista, coludidos con funcionarios gubernamentales, inflaron los costos de construcción, lo que le llevó a la quiebra.

En principio la justificación que se dio por parte del ejecutivo federal, para decretar el rescate carretero y consolidar esta inversión como deuda pública, se sustentó en la importancia que tiene la cinta asfáltica para las

comunicaciones; transportes de mercancías e individuos y en general para el desarrollo nacional.

En tal sentido en el proyecto de rescate carretero publicado el 27 de agosto de 1997 en el Diario Oficial, se menciona que las autopistas son consideradas como un bien público, y que las empresas constructoras a las que se les había adjudicado su construcción y operación, no contaban con los recursos suficientes para darles mantenimiento, debido al escaso aforo vehicular, y que por lo tanto, era responsabilidad del Estado hacerse cargo de su mantenimiento y administración.

Sin embargo, el verdadero trasfondo de dicha intervención se puede encontrar en la necesidad y urgencia de avalar los créditos bancarios contraídos por los inversionistas para la construcción de la obra; consistía en evitar que los inversionistas se declararan en moratoria, en cartera vencida y que esto se tradujese en un factor de inestabilidad en el sistema financiero.

De esa forma el rescate carretero que en principio no representaba un costo de más de 18,800 millones en 1997, paso en la actualidad a los 160 mil millones de pesos, un incremento de más del 800 por ciento. Es decir que en 10 años la deuda por dicho concepto se incrementó a una tasa promedio anual del 80%. Un incremento EXORBITANTE en un contexto de baja inflación y crecimiento de la economía.

La historia negra del rescate carretero inicia con el manoseo de las concesiones y licitaciones a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes SCT, y en general con los graves errores, omisiones e

irregularidades, de las que estuvo cargado el procedimiento de licitaciones. Entre los que se encuentran:

- La no presentación de solicitud por parte de las empresas y que aún así, se les proporcionó documentación e información oficial.
- Se presentaron cambios súbitos de lugar y fecha para la presentación de las diferentes posturas, documentación y presentación de fallos.
- La falsedad en la información proporcionada por parte de las empresas, incumplimiento de las cláusulas establecidas en el Pliego General del Concurso y modificación en las diferentes posturas.

Irregularidades que se encuentran constatadas en la Cuenta de la Hacienda Pública de 1993.

Fue por todas estas y otras irregularidades que el plan de construcción de autopistas de altas especificaciones en 16,000 kilómetros, por el que las empresas concesionarias obtendrían elevadas utilidades nunca llegó.

Hay que mencionar que en agosto de 1997, cuando se presenta el Programa de Consolidación de las Carreteras de Cuota, donde se destaca la necesidad de que el Gobierno Federal asuma el control de 23, las menos rentables, de las 52 autopistas concesionadas, los inversionistas registraban pérdidas por alrededor de los 24 mil millones de pesos.

Para solventar dichas pérdidas el gobierno creó el Fideicomiso Maestro que emitiría pagarés a 5, 10 y 15 años, mismos que estarían referidos en Udis, quedando su distribución de la siguiente forma: para el 25% de la

indemnización Banobras entregaría obligaciones a cinco años, para el 37.5% los documentos serían a 10 años y para el restante 37.5% a 15 años.

Esta es una de las muchas historias que se repiten constantemente en todas las empresas concesionadas. Que además de ser caras, son ineficientes y de baja calidad en el servicio, todo con el beneplácito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Ahí están las pésimas condiciones en que se encuentran las carreteras concesionadas, producto de lo cual, existe un elevado número de accidentes con graves costos humanos y materiales, todo con el consentimiento explícito de la SCT.

Sin embargo hoy nuevamente el gobierno nos viene con el engaño de que se requiere reconcesionar las carreteras rescatadas, para fomentar la inversión privada.

Lo cual es a todas luces absurdo e insostenible debido a que si lo que realmente se requiere es incrementar y fomentar el desarrollo carretero, entonces por qué en lugar de reconcesionar no abren nuevas concesiones para la construcción de nuevas carreteras.

Es posible que los antiguos propietarios beneficiarios del rescate, se encuentren presionando al gobierno para que nuevamente se las regrese, a cambio de quien sabe que facturas, acuerdos o favores se encuentren entre ellos y la actual administración de Felipe Calderón.

La lógica es que como ya se sanearon sus finanzas y se incrementó el aforo vehicular, las carreteras se volvieron rentables, por lo que habrá que

regresárselas a la iniciativa privada, habrá que regresarlas a las empresas Ingenieros Civiles y Asociados ICA, Triturados Basálticos TRIBASA y Grupo Mexicano de Desarrollo GMD. Empresas que fueron las beneficiarias del rescate.

Y yo les digo compañeras y compañeros diputados que el actual Secretario de Comunicaciones y Transportes el señor Luis Téllez Kuenzler, miente, miente cuando afirma que no se utilizaron recursos fiscales para el rescate de las carreteras. Miente Porque en el Presupuesto de Egresos de la Federación correspondientes a 1998, se establece una asignación del presupuesto para el rescate por 18,800 millones de pesos equivalentes al 0.6% del PIB de 1997.

El círculo vicioso, de concesión-rescate-concesión es una historia de nunca acabar, es una historia de robos, fraudes y fracasos del Gobierno Federal, en la que la única perjudicado es la sociedad. Este señores legisladores, es un juego vil, burdo de la alta burocracia gubernamental, que ve en ese tipo de transacciones la posibilidad de obtener ingresos públicos, ante la imposibilidad de impulsar una reforma fiscal integral que otorgue viabilidad a las finanzas públicas.

Habrà que aducir al respecto que el Gobierno Federal rescató a las carreteras menos viables las operó y las saneó, y ahora nuevamente las reconcesiona para su explotación a la iniciativa privada.

Con esta iniciativa se propone que como en cualquier inversión, cada empresarios deberá asumir responsablemente los riesgos y beneficios de sus

inversiones, tal y como sucede en cualquier economía medianamente respetable orientada al libre mercado.

En nuestro país la figura del rescate solo promueve una serie de corrupciones, e incentivos perversos entre los gobiernos y los empresarios que se coluden para saquear, para saquear, al erario público, sin importar la calidad y utilidad de la infraestructura.

Independientemente del saqueo, corrupción ineficiencia e ineptitud con que se manejen empresarios y funcionarios, siempre tendrán como recurso y como premio la figura del rescate, y el estado de impunidad. Para los empresarios y funcionarios es un negocio redondo ganan cuando se les rescate y ganan cuando se les reconcesionan las carreteras, los únicos perdedores somos todos los ciudadanos.

Esta política de concesionamiento, privatización y rescate de la infraestructura social y productiva de los últimos gobiernos, fomenta la concentración y el control de áreas estratégicas de la economía nacional, en unos cuantos grupos monopólicos y oligopólicos, ahí esta el caso de la televisión, la telefonía, la banca, los ingenios, los ferrocarriles y las carreteras, todo un conjunto de fracasos.

Al respecto sería bueno exponer que no obstante al gran debate e interés nacional, que existe respecto a los monopolios, oligopolios y sus efectos en el desarrollo nacional, la política legislativa de esta H. Cámara de Diputados no lo considera como un tema prioritario, ya que hasta ahora, la Junta de

Coordinación Política no ha dictaminado la creación de la Comisión Especial Antimonopolio propuesta por su servidor.

Es por lo antes mencionado que propongo la siguiente reforma por la que se DEROGA la fracción IV del artículo 16 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 16.- Las concesiones terminan por:

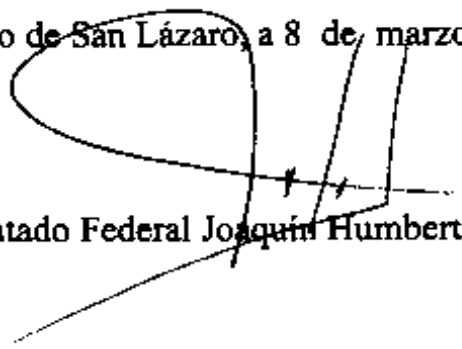
.....

fracción IV. (Rescate) SE DEROGA

Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 8 de marzo de 2007



Diputado Federal Joaquín Humberto Vela González