



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA
LX LEGISLATURA
OFICIO No.: D.G.P.L. 60-II-4-641

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 Alejandro Enrique Delgado Oscoy, presentó Iniciativa que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos, y suscrita por el Diputado Felipe González Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

La Presidencia dictó el siguiente trámite: "Túrnese a las Comisiones Unidas de Transportes y de Marina."



México, D.F., a 26 de abril de 2007.


DIP. JACINTO GOMEZ PASILLAS
Secretario


DIP. ANTONIO XAVIER LOPEZ ADAME
Secretario

ANEXO: Duplicado del Exp. No. 1797 y
30 ejemplares de la Iniciativa.

rcd.



Turnase a las Comisiones Unidas de Transportes y de Marina.

Abril 26 del 2007.

[Signature]

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA CUAL SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS

**C. DIPUTADO JORGE ZERMEÑO INFANTE
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE ESTA CÁMARA DE DIPUTADOS.
PRESENTE.**

Los suscritos, Alejandro Enrique Delgado Oscoy y Felipe González Ruiz, Diputados Federales, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, perteneciente a la LX Legislatura de esta Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, en pleno ejercicio de las facultades que nos confieren los artículos 71 fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 55 fracción II, 56, 62, 63 y demás relativos y aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, tenemos a bien someter a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, por la cual se reforman y adicionan disposiciones de la Ley de Puertos, sujetando la misma al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

La modificación del marco jurídico que regula las actividades portuarias y de los diversos agentes económicos que participan de las mismas, significó el cambio de paradigma del sistema portuario nacional cuya puesta en operación se tradujo en un modelo de cooperación público - privada que ha tenido un impacto fundamental en algunas variables macroeconómicas como el comercio internacional, en el que el transporte marítimo participa con el 58% del total, mientras que en el ámbito doméstico, moviliza más de la tercera parte de la carga que manejan todos los modos de transporte.

En el entorno particular del subsector marítimo portuario, se observa un incremento sustantivo de la inversión, sobretudo de la proveniente del sector privado, que se ha destinado a la ampliación y modernización de infraestructura portuaria y equipamiento que acumuló recursos superiores a los 51,000 millones de pesos en el periodo 1995 - 2006, cuya expresión concreta es el crecimiento de todas las variables portuarias muy por encima de la economía nacional. Análogamente, la calidad y eficiencia de los servicios que se prestan en los puertos mexicanos, les permite operar con estándares y precios acordes con los imperantes en el contexto internacional.

82



Los niveles de competitividad, la modernidad de la infraestructura y de la tecnología que se utiliza en las terminales y recintos portuarios, han convertido a los puertos mexicanos en alternativas reales ante puertos muy eficientes como el corredor logístico Long Beach / Los Ángeles, permitiendo que se inserten de manera exitosa en las rutas logísticas del comercio internacional y que aprovechen las ventanas de oportunidad que se están generando como resultado de la dinámica expansión de los mercados, particularmente del mercado asiático.

No obstante lo anterior, en las costas del país se desarrollan actividades diferentes de aquellas que tienen lugar en los puertos y que están vinculadas directamente al comercio internacional y a la industria internacional de cruceros, entre las que destacan: los proyectos de desarrollo industrial, comercial, turístico, acuícola, pesquero, agropecuario o cualquier otro que sea de interés público.

Considerandos

El país cuenta con más de 11,000 kilómetros de litorales y las actividades económicas y productivas que actualmente se realizan ahí, no tienen un impacto significativo sobre variables económicas y demográficas, tal como se puede inferir de la información proveniente de un estudio comparativo: los 186 municipios costeros concentran tan sólo al 15% de la población; de los 338 parques industriales del país, sólo nueve son parques industriales marítimos; de la población costera de México, en ningún caso los que se dedican a actividades relacionadas con la explotación litoral supera el 3% de la PEA estatal. Contrario sensu, en los Estados Unidos, el 53% de la población vive en municipios (counties) costeros y el 84% del PIB estadounidense se genera en los 29 estados ubicados en las áreas litorales y de los grandes lagos.

La problemática que se presenta en las zonas costeras de México, deriva de la dificultad de controlar de manera eficiente los bienes al cuidado de la SCT a lo largo de los litorales y en las aguas interiores y se expresa en falta de certidumbre jurídica para usuarios y prestadores de servicios, trámites complejos y centralización en la toma de decisiones, recursos insuficientes y baja recaudación fiscal, ocupaciones irregulares, traslape de predios y problemas de ordenamiento territorial.

La zona costera representa uno de los sistemas más complejos, diversos y productivos de la tierra. Este tipo de territorios están considerados de gran importancia para el desarrollo de la actividad socioeconómica, poseen importantes recursos naturales y constituyen polos de actividad fundamentales para el mantenimiento de la sociedad.



Es imprescindible analizar aquellos temas relacionados con la gestión, explotación y desarrollo de zonas costeras, con especial énfasis en las interacciones entre los distintos "elementos" del sistema costero, incluidos los puertos y otras infraestructuras, para delimitar perfectamente las actividades asociadas al comercio exterior y la industria de cruceros que se realizan en los puertos y aquellas otras cuyo objetivo principal está orientado a satisfacer necesidades del ámbito interno.

Es necesario modificar el nombre de esta misma ley, considerando la certidumbre jurídica que obtendrá el capítulo VIII bis donde sustentamos la razón de ser de las administraciones costeras integrales sustentables

El factor fundamental de la iniciativa que hoy nos ocupa es la creación de la figura jurídica de las Administraciones Costeras Integrales Sustentables (ACIS), que son sociedades mercantiles de propiedad preponderantemente municipal que reciben en destino áreas de zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar, es decir, reciben en concesión áreas de vías generales de comunicación, recintos costeros o portuarios para su administración, operación, explotación, a la vez que desarrollan y vigilan las áreas destinadas y concesionadas.

La creación de las ACIS tiene como propósitos fundamentales contribuir al ordenamiento territorial y saneamiento de las costas, mejorar la cobertura y la calidad de los servicios, regularizar la ocupación de áreas en las zonas costeras, además de garantizar la coordinación de las autoridades de los tres niveles de gobierno mediante la reasignación de facultades e incrementar en el mediano plazo la recaudación de recursos fiscales en beneficio de los municipios costeros y riberaños.

En virtud de lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración de este Órgano Colegiado, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma, deroga y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:

ÚNICO.- Se adiciona el título de la Ley de Puertos, para pasar a ser Ley de Puertos y Costas; asimismo, se reforman los artículos 7 y 37; y se adicionan el artículo 64 A, y tres párrafos al artículo 7; todos ellos de la Ley de Puertos, para quedar de la siguiente manera:

LEY DE PUERTOS Y COSTAS

Art. 7.- Las Secretarías del Medio Ambiente y Recursos Naturales por sí, o por conducto de la Comisión Nacional del Agua, y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitarán y determinarán, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes de dominio público de la Federación que constituirán los recintos portuarios con el fin de llevar al cabo planes y programas de desarrollo.



En el caso de los recintos costeros cuyo fin preponderante sea llevar a cabo planes y programas de desarrollo industrial, comercial, turístico, acuícola, pesquero, agropecuario u otros de interés público, se requerirá la previa opinión de las dependencias competentes.

Las opiniones y respuestas a que se refiere el presente artículo deberán emitirse en un plazo de 30 días hábiles, en cuyo defecto, se entenderá que no existe objeción.

El acuerdo a que alude este artículo deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, dentro de los treinta días siguientes a la propuesta debidamente requirida por la Secretaría en los términos del reglamento aplicable.

Art. 37.- Los administradores portuarios o costeros; así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las Administraciones Portuarias Integrales o Administraciones Costeras Integrales Sustentables se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales, recintos costeros y el plazo de la concesión. Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.

CAPÍTULO VIII bis

Administración Costera Integral Sustentable

Artículo 64 A.- Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I.- Costa: El espacio geográfico de tierra, aguas marinas interiores y de mar territorial que comprende los bienes de dominio público de la Federación en las superficies de las playas marítimas, la zona federal marítimo terrestre y los terrenos ganados al mar, ríos, corrientes, lagos, lagunas, esteros y humedales; las zonas de protección, las vías navegables y otros inmuebles de propiedad nacional en los términos que establezcan las leyes.

II.- Ribera: El espacio geográfico que comprende los bienes del dominio público de la Federación en las superficies de las márgenes y cauces de los ríos, corrientes, lagos, lagunas, esteros, presas, canales, depósitos de aguas



interiores u otros inmuebles y accesiones de propiedad nacional, en los términos de las leyes aplicables.

III.- Recinto costero: La zona federal de la costa o ribera delimitada y determinada por las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Medio Ambiente y Recursos Naturales por sí o a través de la Comisión Nacional del Agua, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público con el fin de llevar al cabo planes y programas de desarrollo sustentable con excepción de las actividades de comercio exterior y de cruceros.

IV.- (Se deroga)

V.- (Se deroga)

IV.- Administrador Costero: El titular de una concesión para la Administración Costera Integral Sustentable, la cual sólo se otorgará a sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los municipios o de las entidades federativas, pudiendo participar el Gobierno Federal.

Las sociedades mercantiles a que se alude en el párrafo anterior podrán constituirlos varios municipios cuando el desarrollo sustentable de los recintos costeros involucre el litoral de más de un municipio.

V.- Administración Costera Integral Sustentable: Existirá administración costera integral sustentable cuando la planeación, programación, desarrollo, zonificación, uso del suelo, ordenamiento ecológico y demás actos relativos a los recintos costeros, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos, por sí o por conducto de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios.

VI.- Servicios Conexos: las actividades complementarias o auxiliares que agregan valor a la operación costera, que se establezcan en el reglamento, los programas maestros de desarrollo y las reglas de operación correspondientes.



TRANSITORIOS

ÚNICO.- Las presentes reformas entrarán en vigor al día siguiente después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Felipe González Ruiz
Diputado Federal

Alejandro E. Delgado Oscoy
Diputado Federal