

000619

Law

000665

SENADOR MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
SENADO DE LA REPÚBLICA
PRESENTE

H. CAMARA DE SENADORES

2019 FEB 7 PM 6 07

El suscrito Senador de la República, **Joel Padilla Peña**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 8º numeral 1, fracción II; y 276 numerales 1 y 2, me permito someter a la consideración de esta Soberanía, la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo con base en los siguientes:

CONSIDERANDOS

En nuestro país la red carretera es la infraestructura de transporte que más se utiliza para movilizar personas y carga. Según el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 la red carretera de nuestro país, conformada por la red federal, redes estatales, caminos rurales y brechas mejoradas, cuenta con una longitud de 377,660 km que conecta a casi todas las regiones y comunidades de México.

Los caminos rurales cuentan con la mayor longitud de la infraestructura carretera con 169,439 km, le sigue la red de carreteras estatales con 83,982 km, las brechas mejoradas abarcan 74,596 km, mientras que la red carretera federal cuenta con una longitud de 49,652 km.

De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la red federal de carreteras es la que registra el mayor número desplazamientos de pasajeros y carga entre ciudades, canaliza los recorridos de largo itinerario, los relacionados con el comercio exterior y los producidos por los sectores más dinámicos de la economía nacional. Las redes estatales cumplen una función de gran relevancia para la comunicación regional, para enlazar las zonas de producción agrícola y ganadera y para asegurar la integración de extensas áreas en diversas regiones del país. Mientras que los caminos rurales y las brechas mejoradas son vías modestas y en general no pavimentadas; cuyo valor es más social que económico, pues

39

proporcionan acceso a comunidades pequeñas que de otra manera estarían aisladas. Sin embargo, su efecto en las actividades y la calidad de vida de esas mismas comunidades es de gran trascendencia.¹

De los 49,652 km que conforman la red carretera federal 8,900 km son de cuota, de ellos 4,953 km son administrados por concesiones privadas y/o estatales y 3,947 km son operados por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE).²

El auge del surgimiento de las autopistas de cuota, mediante concesiones al sector privado se dio en 1990, cuando el gobierno mexicano decidió que 52 autopistas de la red federal de carreteras se concesionaran al sector privado con una vigencia de hasta 50 años,³ con ello el sector privado podría cobrar una cuota para amortizar la inversión realizada, administrar el camino, conservarlo y otorgar servicios de seguridad y protección.

Es importante señalar que las concesiones del Programa Nacional de Concesiones de Autopistas 1989-1994, operaban bajo un esquema de financiamiento tripartito el 50% de los costos de construcción los aportaba el Banco Nacional de Obras (BANOBRAS); 25% el gobierno federal; y el 25% restante las empresas privadas, no obstante este tipo de financiamiento las autopistas concesionadas enfrentaron graves problemas financieros, debido a que los costos de construcción fueron superiores a los originalmente calculados, a que los aforos vehiculares reales resultaron inferiores a los previstos y a mayores costos de capital.

¹ Véase Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, p. 73, disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/CAP-04.pdf

² Véase Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 disponible en http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014

³ Cámara de Diputados. *Programa de Rescate Carretero*. Disponible en www3.diputados.gob.mx/camara/content/.../file/CEFP_Presentacion_FARAC.pdf

Ante los problemas financieros que presentaban las empresas operadoras de las autopistas concesionadas, en 1997 el gobierno federal decidió rescatar 23 de las 52 autopistas concesionadas, asumiendo un adeudo de 57.7 mil millones de pesos.

La falla en las concesiones carreteras y el elevado costo financiero de la millonaria deuda pública que implicó el rescate, impusieron altos peajes a los usuarios de las carreteras de cuota de país, así como múltiples prórrogas para la explotación de las concesiones que merman la economía de los mexicanos.

Como es sabido, desde hace décadas usuarios de las carreteras de cuota en el país se quejan por los abusos de CAPUFE y de las concesionarias de autopistas por los opacos y continuos aumentos en las tarifas de peaje.

Por años la ciudadanía ha manifestado su rechazo a las prórrogas a la explotación de las concesiones carreteras que la Secretaría de Comunicación y Transportes otorgó en las pasadas administraciones federales a diversas empresas privadas. Asimismo, han demandado que se garanticen vías libres de peaje alternas a las concesionadas o que se creen esquemas tarifarios o exenciones a residentes que tienen que hacer uso de la vialidad debido a sus actividades cotidianas.

Habitantes de Colima y Guadalajara, han solicitado que el Senado de la República contribuya a gestionar descuentos o esquemas tarifarios que benefician a los habitantes de estos Estados que hacen uso del tramo carretero Guadalajara-Colima, que se desarrolla en el occidente de México, formando parte del Eje Transversal Carretero Golfo Pacífico que comunica a los importantes puertos de Tampico y Manzanillo, bajo la denominación Carretera Federal Directa de Cuota 54-D.⁴

De acuerdo con información de la Operadora de Autopista Sayula, este tramo carretero entró en operación en enero de 1989, forma parte del Programa Carretero Concesionado, que, en 1987, constituyó el Banco Nacional de Obras y Servicios

⁴ Véase Operadora de Autopistas Sayula. *Autopistas Guadalajara Colima*. Disponible en <https://autopistaguadalajacolima.com/>

Públicos. La carretera cuenta con una longitud total de 148 kilómetros. El tramo carretero inicia en el km 0+000, a unos 35 km al sur de la Zona Metropolitana de Guadalajara, en el municipio de Acatlán de Juárez en Jalisco, y finaliza en el km 148+000, a unos 15 km al noreste de la ciudad de Colima en el municipio de Cuauhtémoc en Colima.

El referido tramo carretero pasa por los municipios de Acatlán de Juárez, Zacoalco de Torres, Teocuitatlán de Corona, Atoyac, Sayula, Gómez Farías, Tuxpan y Tonila en Jalisco, así como por los municipios de Cuauhtémoc y Colima, en el estado de Colima.

La llamada autopista Guadalajara Colima tuvo dos incrementos tarifarios en 2018 y uno más en febrero de 2019, de forma tal que de enero de 2018 a febrero de 2019 el costo para automóviles y camionetas pickup del tramo completo que comprende de Colima a Guadalajara aumentó de \$280 a \$304 pesos.

Los tramos específicos de Acatlán a Atoyac, Atoyac a Ciudad Guzmán, Sayula a Ciudad Guzmán y de Ciudad Guzmán a El Trapiche aumentaron a \$87, \$65, \$32 y \$152 pesos respectivamente, lo que afecta la economía de los residentes que se ven en la necesidad de usar esta autopista para realizar sus actividades diarias.

Es importante señalar que actualmente en un tramo de 16.5 kilómetros de la autopista Guadalajara Colima existen obras de ampliación. Los trabajos de la misma comenzaron en 2012, durante la administración del ex Presidente Felipe Calderón Hinojosa, se tenía previsto que dichos trabajos concluyeran en marzo de 2018, sin que a la fecha hayan terminado los mismos, por lo que los usuarios de la autopista han tenido que circular en una autopista en obras por más de 6 años.

Los medios de comunicación dan cuenta que el igual que en Colima, las autopistas de Guadalajara están concesionadas por amplios periodos, y en los últimos años se han extendido los contratos. En el caso de la vía Guadalajara-Colima, la concesión termina hasta 2047, cuando la concesión inició originalmente en 1987, lo que da un total de 60 años de concesión.

Si bien es cierto que las autopistas son eje fundamental del desarrollo socioeconómico de nuestro país, ya que comunican diversas zonas y regiones, con ahorros de tiempos de recorrido, consumo de combustibles y desgaste de vehículos, también es cierto que existen carreteras cuyas concesiones se han vuelto inmortales y afectan significativamente las finanzas familiares de los pobladores que se ven en la necesidad de transitar en autopistas de cuota por sus actividades diarias.

Teniendo en cuenta que el Presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador y el Secretario de Comunicaciones y Transportes Javier Jiménez Espirú se comprometieron a revisar los contratos de concesiones que se han otorgado por el Gobierno Federal, dadas las irregularidades que presentan algunas, así como por la irritación y rechazo de la ciudadanía a los abusos de los concesionarios, es que me permito someter a la consideración de esta Soberanía, un exhorto a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que emprenda las acciones necesarias con la concesionaria de la autopista Guadalajara-Colima a fin de que creen esquemas tarifarios o exenciones a residentes, tendentes a otorgar beneficios de peaje en dicha carretera de cuota.

Debo señalar que los descuentos o exenciones a residentes ya operan en algunas autopistas, es el caso de la autopista Atlacomulco-Toluca en la que habitantes del Municipio de Atlacomulco transitan por dicha autopista sin pagar peaje. De igual forma los automovilistas que utilizan la Autopista México-Querétaro y que viven en el municipio de Coyotepec no pagan peaje, mientras que los habitantes de Huehuetoca cubren una cuota proporcional.

De aprobarse esta propuesta se ayudará directamente a la economía de los pobladores de Colima y Guadalajara, generando un beneficio social encaminado al bienestar familiar.

Por lo anteriormente expuesto, me permito poner a la consideración de esta honorable Asamblea el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- El Senado de la República exhorta respetuosamente al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a que emprenda las acciones necesarias junto con la Operadora de Autopista Sayula, concesionaria de la autopista Guadalajara-Colima para que se creen esquemas tarifarios o exenciones de pago a residentes, tendientes a otorgar beneficios de peaje en dicha carretera de cuota.

Salón de Sesiones del Senado de la República, a 8 de febrero de 2018.

Atentamente



Sen. Joel Padilla Peña



Gabriela Benavides Cobas