



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

NÚMERO DE ASUNTO
1972

INICIATIVA CON CARÁCTER DE DECRETO ANTE EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN

A efecto de reformar el primer párrafo del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de exención de pago de peaje a residentes.

PRESENTADA POR: Diputada Marisela Sáenz Moriel (PRI).

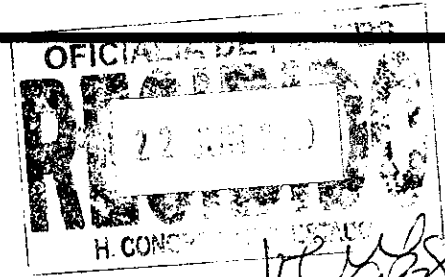
FECHA DE PRESENTACIÓN: 22 de junio de 2020, en Oficialía de Partes del H. Congreso del Estado.

TRÁMITE: Se turna a la Comisión de Obras, Servicios Públicos y Desarrollo Urbano.

FECHA DE TURNO: 26 de junio de 2020.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA



H. CONGRESO DEL ESTADO.
PRESENTE.-

La suscrita, Marisela Sáenz Moriel, integrante de la Fracción Parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional en este Congreso, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 68 fracción I, II y III de la Constitución Política del Estado de Chihuahua; los artículos 167 fracción I, 168 y 170 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, así como los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, someto a la consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA ANTE EL CONGRESO DE LA UNIÓN, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL PRIMER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 30 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE EXENCIÓN DE PAGO DE PEAJE A RESIDENTES**, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Política de los Estados Unidos es la norma fundamental, establecida para regir jurídicamente al país y a su ciudadanía, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que la misma establece. De este ordenamiento Constitucional emanan un sinnúmero de leyes, códigos y reglamentos que regulan el estado de derecho en el territorio mexicano.

El artículo 11, primer párrafo de la Constitución Federal, establece que *“Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y*



salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

El fundamento legal antes descrito, de manera general, establece la libertad de tránsito en el territorio nacional, misma que ha sido cuestionada constantemente por la sociedad en diversas partes del país, en diferentes congresos locales, así como en el propio Congreso de la Unión; esto, a consecuencia del pago de peajes implementado en las carreteras mejor conocidas como autopistas o de cuota. Es preciso señalar que la problemática real del pago de cuotas, son las altas tarifas que erogan las y los ciudadanos para poder transitar por ellas, más aún cuando no existe una ruta alterna libre de peaje. Situación que impacta de forma directa en la economía de las familias residentes o aledañas que se ven obligados a transitar diariamente por motivos de trabajo, salud, educación y comercio.

Por otro lado, tenemos la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que regula la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las carreteras, caminos y puentes a lo largo y ancho del territorio nacional.

El artículo 30, primer párrafo de la citada Ley establece que *“La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente Ley; así como para mantener, conservar y explorar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje.”*

Dicho precepto legal, establece que la secretaría garantizará, cuando haya vías de cuota, la operación de carreteras libre de peaje; situación que, en la realidad,



pocas veces sucede, lo que, como ya se dijo, ha generado que la sociedad manifieste su inconformidad en contra del pago de peajes en diferentes ocasiones por los altos costos que representan para quienes transitan por esas carreteras, más aún cuando es la única vía de acceso para realizar sus actividades cotidianas.

Los incrementos en los servicios y sobre todo en los pagos de peajes para poder circular por ciertas vías terrestres, aunado al constante aumento de la gasolina, trae repercusiones de gran magnitud en la economía de las familias, toda vez que disminuye la capacidad adquisitiva de los mexicanos para solventar sus necesidades básicas.

Sabedora de que se han presentado numerosas iniciativas en este sentido, pero considero que se deben redoblar los esfuerzos para aprobar una modificación a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con la intención de beneficiar a un grupo específico de la sociedad, es decir, a quienes se encuentren en el supuesto de residentes aledaños a las casetas de cobro, no así a quienes transitan en calidad de foráneos, vacacionistas o quienes solo llegan de visita. Es bajo esta posición que, en esta ocasión, solicito al Congreso de la Unión impulsar las reformas legales que permitan que el andamiaje jurídico se ajuste a la realidad de ciertas comunidades del país, en el caso, lo relativo a la eliminación del pago de peaje a residentes.

Si bien, existen ciertos mecanismos por los que se realizan descuentos a personas que radican a los alrededores de las casetas de cobro, lo cierto es que, esos mecanismos no son suficientes o idóneos, ya que lo ideal es que los residentes no tengan que pagar por cruzar por este tipo de vías terrestres.

De modo que, la presente iniciativa consiste en gestionar la eliminación del pago de peaje únicamente a residentes y no de manera general a la ciudadanía.



A continuación, señalaré solo algunos ejemplos de diversas demandas sociales respecto al tema que nos ocupa.

La caseta de Cuyutlán en el Estado de Colima, concesionada a un particular desde el año 1990, por un periodo de nueve años tres meses, término que se postergó hasta el año 2018, es un ejemplo de ello; aquí, los pobladores de los municipios de Armería, Manzanillo y lugares circunvecinos del Estado de Colima, solicitaron en diferentes ocasiones a las autoridades locales la eliminación de la plaza de cobro denominada Cuyutlán, pero no fue hasta el nueve de mayo del 2018, que el Congreso del Estado exhortó al ejecutivo estatal a realizar las gestiones necesarias para su retiro. En consecuencia, el Gobernador del Estado de Colima inició las gestiones para la eliminación de la Caseta de Cuyutlán, manifestando a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la necesidad de suprimir la mencionada caseta de peaje, debido a las afectaciones causadas por las elevadas tarifas que los ciudadanos se veían obligados a pagar dos veces al día, para llegar a su fuente de trabajo o por motivos de estudio o comercio.

No fue hasta el cuatro de junio del año 2019, que el Presidente de la República Mexicana, anunciara el descuento del cien por ciento a los automovilistas que transitaran por esa vía.

En Guerrero, el Congreso local se ha pronunciado en contra de los incrementos a los peajes que, en ocasiones, han excedido el 3%, solicitando que se extiendan tarjetas de descuento a residentes, sin que nada suceda, pues las autoridades federales no convergen con las propuestas de las autoridades locales.

En Sonora, grupos de manifestantes han tomado las casetas de cobro en diversas ocasiones, incluso por meses para evitar el pago respectivo. Tratando de ser escuchados por las autoridades de la entidad, dando pocos resultados; si bien es cierto Senadores y Diputados en tribuna han solicitado tanto la



eliminación de casetas, como el aumento en la exención al pago de peaje, el resultado siempre es una respuesta negativa.

En Tijuana, Baja California, se promovió el movimiento “No al cobro en la Caseta de Playas de Tijuana”, misma que se encuentra ubicada dentro de la mancha urbana. El pago de peaje en esta zona respondía a solventar en un plazo de 30 años la inversión realizada para su construcción, sin embargo, una vez fenecido el término, la carretera fue concesionada a BANOBRAS.

En agosto del año 2018, un menor de cinco años residente de las playas de Tijuana, promovió un amparo basado en la violación de libre tránsito que sufre para dirigirse a realizar sus actividades educativas, formativas, de salud y de recreación, violentando el principio del interés superior del niño y la niña.

Por otro lado, En el Estado de Veracruz se ha buscado la eliminación de las casetas de la Antigua y del Puente Coatzacoalcos, mismas que no se han logrado suprimir. Generando el descontento del sector empresarial e industrial, pues el pago de peaje es una lacerante barrera que impacta de manera negativa en la economía de ciudades circunvecinas, limitando el flujo de personas y mercancías.

Y además aquí en nuestro Estado tenemos el problema ya por todos conocidos, el de la caseta de Sacramento, situación que ha ocasionado muchos enfrentamientos entre autoridades y ciudadanos, y que hasta la fecha no se le ha dado una solución viable y sobre todo justa, como la que hoy se está solicitando.

La motivación de los ciudadanos inconformes y legisladores de diferentes partes del país, radican en el golpe que impacta en la economía de las familias, en que no existen vías alternas libres de peaje y el terrible mal estado de las



carreteras, aunado a lo anterior el pago de los combustibles, que no están para nada económicos en México.

Bajo estos mismos argumentos se tiene como precedente la caseta de Cuyutlán, ubicada en el Estado de Colima, caseta donde se aplica un descuento del cien por ciento de manera general a los residentes de la población de la caseta, hecho positivo que expande la oportunidad de que se lleve a cabo en otras casetas del país, con la diferencia de que solo se beneficie a los residentes, con esta limitante se pretende evitar que el Estado Mexicano se vea afectado en sus labores esenciales.

Consideramos que con esta medida de exentar del cobro de peaje a los residentes aledaños se generarían beneficios directos e indirectos. De manera directa los usuarios evitarían erogar cantidades considerables que actualmente destinan al pago de dicho peaje. Siendo que, algunos de ellos, son cautivos, ya que sus centros de trabajo, escuelas o actividades cotidianas, implican necesariamente el uso de dicha vía de comunicación.

Pero también de manera indirecta se generarían beneficios, ya que se detonaría el desarrollo y crecimiento de las zonas aledañas, ya que actualmente, solo por necesidad las personas transitan por esas rutas, limitando siempre sus salidas a las estrictamente necesarias; lo contrario sucedería al no tener costo para ellos, pues se detonarían las actividades comerciales que generan el dinamismo económico.

Por otra parte, debe decirse que es material, económica y jurídicamente viable la acción que se propone.

Es materialmente posible porque no se trata de obras que estén en proyectos o que apenas vayan a realizarse, en cuyo caso, se justificaría un cobro en razón



de recuperar el costo de su construcción; pero no es el caso, porque las obras ya se encuentran operando.

Es económicamente posible porque no implica una erogación a cargo del Estado, pues no tiene la obligación de entregar una cantidad determinada de dinero. Sino solamente permitir el libre tránsito de los vehículos de los ciudadanos residentes en la localidad; y si bien es cierto que existe un costo de mantenimiento, también lo es que, dicho costo es absorbido por los demás usuarios que no reúnan las condiciones de residentes.

Finalmente, es jurídicamente viable porque existen los instrumentos necesarios para ello; además de que, la medida no es universal, sino que está acotada a aquellos pobladores que acrediten su residencia en el perímetro de que se trata, sin que se extienda (pues no es nuestra pretensión), a personas que no radiquen o tengan su actividad preponderante en la zona respectiva.

Como se advierte, existe una importante demanda social que como representantes del pueblo debemos atender, asimismo, como se señaló en líneas anteriores, existe un precedente que privilegia a los residentes de una comunidad, lo que sin duda ha traído aparejados beneficios en la economía de las familias, comerciantes, empresarios, estudiantes, transportistas y maestros de la región, pues lejos de destinar un porcentaje de sus ingresos al traslado para sus deberes, se estaría dando la oportunidad de invertirlo en otras necesidades, en las que se veían en cierto modo limitados, por la constante erogación del pago de peajes.

Motivos los anteriores, por los que, estimamos, la medida no es lesiva para el erario público; y, en cambio, generaría un beneficio inmediato a los pobladores e impactaría en el dinamismo de la economía local. Así, la propuesta que se realiza consiste en lo siguiente:



TEXTO DE LA LEY VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
<p>Artículo 30.- La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente Ley; así como para mantener, conservar y explorar caminos federales contruidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 30.- La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente Ley; así como para mantener, conservar y explorar caminos federales contruidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje; en caso contrario, la Secretaría deberá exentar de pago a quienes comprueben la calidad de residentes.</p>

Por las consideraciones anteriormente expuestas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 68 fracción I, II y III de la Constitución Política del Estado de Chihuahua; los artículos 167 fracción I, 168 y 170 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, así como los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, someto a la consideración de esta Asamblea la siguiente:

INICIATIVA ANTE EL CONGRESO DE LA UNIÓN, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL PRIMER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 30 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE EXENCIÓN DE PAGO DE PEAJE A RESIDENTES.



ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma el primer párrafo del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 30.- La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente Ley; así como para mantener, conservar y explorar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje; **en caso contrario, la Secretaría deberá exentar de pago a quienes comprueben la calidad de residentes.**

...

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en el Salón de Sesiones del Poder Legislativo, en la ciudad de Chihuahua a 22 de junio 2020.

ATENTAMENTE.

C. DIPUTADA MARISELA SAENZ MORIEL.

**INTEGRANTE DE LA FRACCIÓN PARLAMENTARIA DEL PARTIDO
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**