

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 19 Y 74 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA DANIELLA JUDITH HERNÁNDEZ FLORES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe Daniella Judith Hernández Flores, diputada de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 77, numeral I y II, del Reglamento Interior de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La necesidad de desplazarse de un lugar a otro surge por las dinámicas de las relaciones económicas y personales, por ello la inversión pública en infraestructura para la movilidad de las personas debe ser un tema prioritario en las agendas de los gobiernos.

Ya sea por trabajo o por simple gusto de conocer, la transportación terrestre en México sigue teniendo vigencia en la economía y se debe garantizar el derecho a la movilidad de manera eficiente y segura, con el objetivo de tener más carreteras (autopistas) y en mejores condiciones surgió la figura de las concesiones para que la iniciativa privada participara directamente en la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, aunque lo cierto es que las autopistas concesionadas se encuentran en mejores condiciones que las carreteras federales que son administradas por el gobierno, también es una realidad que distamos mucho de tener caminos y puentes de primer mundo, a pesar de que las mexicanas y los mexicanos pagamos a empresas para que le den mantenimiento a la infraestructura vial.

En temporada de vacaciones, la paciencia de las familias mexicanas se pone a prueba cuando decidimos viajar por carretera, la carga vehicular se incrementa y con ello, el tiempo del recorrido, y las tarifas por el uso de las autopistas sigue siendo la misma.

La tecnología aplicada puede generar impactos positivos en el estilo de la vida de las personas, por ejemplo, hacer el pago de las casetas a través del telepeaje agiliza la carga vehicular al evitar que el vehículo se detenga por completo para realizar el pago en efectivo.

Actualmente, el sistema Identificador Automático de Vehículos (IAVE) es el que predomina en las autopistas concesionadas, mientras OHL México cuenta con el sistema Televía con menores rutas. Junto a ellos se encuentran otros sistemas como Viapass, Quickpass y E-Pass del gobierno de Chihuahua, todos ellos con un funcionamiento similar cuyo objetivo es automatizar el cobro de las casetas en el territorio nacional.

No obstante, la falta de homologación en los cobros de los principales concesionarios en la administración de las carreteras ocasiona un detrimento en los derechos del usuario-consumidor y en la movilidad de la ciudadanía, en algunas casetas aceptan pago mediante IAVE, en otras sólo con Televía y otras casetas más, únicamente pago en efectivo.

Las condiciones de inseguridad que actualmente imperan en el territorio nacional orillan a los viajeros a utilizar métodos de pagos electrónicos y cargar poco o nulo dinero en efectivo; no obstante aunque lleves tu tag (prepagado o post pago) te puedes topar con la sorpresa de que en determinada caseta sólo

aceptan efectivo; la homologación en el procedimiento de cobro no debería ser un obstáculo para las concesionarias, y convencidos estamos que la carga vehicular y tránsito lento de las casetas disminuiría considerablemente.

El pasado 11 de octubre de 2014, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el comunicado 215-2014 anunció el inicio de la transición para tener un solo Tag-IAVE, precisó que desde el 10 de agosto del 2014, las tarjetas IAVE funcionan para toda la red federal de peaje de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe) y autopistas urbanas, de acuerdo al boletín de prensa, fue el resultado de la decidida colaboración de los operadores de los sistemas de telepeaje, quienes alcanzaron un acuerdo luego de ser convocados por el secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, y el director general de Capufe, Benito Neme Sastré.

También se anunció que la segunda etapa concluirá a más tardar el 30 de septiembre de 2014 con la integración de la autopista México-Toluca y todas las autopistas que aceptan el TAG-Viapass, así como el Circuito Exterior Mexiquense y que la última fase será la de plena consolidación del sistema, porque a partir del 1 de noviembre se suma el TAG-Televía, que será leído en todas las casetas del país. A partir de esa fecha los usuarios podrán utilizar el TAG de su preferencia para circular por todas las autopistas de cuota del país.

ETAPA	FECHA	AUTOPISTAS	TAG
PRIMERA	11/08/14	Todas las operadas por CAPUFE y todas las Autopistas Urbanas del DF	IAVE-CAPUFE (Nuevo y anterior)
SEGUNDA	30/09/14 A más tardar.	México-Toluca y Circuito Exterior Mexiquense	Viapass, IAVE-CAPUFE (Nuevo y anterior)
TERCERA	01/11/14	El usuario elige un solo TAG, el cual será válido en todas las autopistas del país	Televía, IAVE-CAPUFE (nuevo y anterior), Viapass

Al parecer este comunicado quedó sólo en buenos deseos, han transcurrido cuatro años desde las buenas noticias y las carreteras concesionadas en México aceptan a discreción el método de pago que a ellos les convenga, abonando además, a la opacidad en el manejo de las ganancias obtenidas.

A lo anterior, debemos sumar la poca inversión en la infraestructura para los pagos con telepeaje, la mitad de carriles carecen de la tecnología y del otro 50 por ciento sólo la mitad están en funciones, ocasionando la sobresaturación de los carriles y por lo tanto, el aumento en la carga vehicular.

Si a través de las negociaciones entre el gobierno y los concesionarios no se pudo llegar a un acuerdo respecto en la homologación de los telepeajes para transitar hacia un sólo TAG, el cual debiera ser válido en todas las autopistas del país, esta asamblea como representantes de la ciudadanía y por lo tanto de los usuarios de las autopistas, debemos actuar en consecuencia y legislar para que todas las carreteras en México aceptan todas las formas de pago (efectivo y telepeaje) y cuenten con la infraestructura necesaria para ahorrar tiempo a los automovilistas, disminuir la carga vehicular y sobre todo, para poner en el centro a los usuarios y consumidores y no a las concesionarias.

Por lo anteriormente expuesto, y considerando que la movilidad debe ser prioridad en las agendas políticas de todos los gobiernos ya que transitar libremente por el territorio nacional es un derecho

humano que no debe ser coartado exigiendo por las concesionarias un método de pago particular, someto a consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman los artículos 19 y 74 fracción III de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único. Se reforman los artículos 19 y 74, fracción III, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 19. Los concesionarios deberán aceptar el pago en efectivo en moneda nacional y pago por tele peaje. En caso de que la Secretaría considere que en alguna o en algunas rutas no exista competencia efectiva en la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en caso de resultar favorable, se establezcan las bases tarifarias respectivas. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 74. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

III. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen **o no aceptar pago con telepeaje autorizado por la Secretaría**, con multa de cien a quinientos salarios mínimos.

Transitorios

Primero. La secretaría llevará a cabo los convenios de colaboración que correspondan con las entidades federativas para la aplicación del presente decreto en carreteras estatales y/o concesionadas.

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de abril de 2018.

Diputada Daniella Judith Hernández Flores (rúbrica)