



DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de mayo de 2012

PROCESO LEGISLATIVO	
01	<p>1) 08-03-2011 Cámara de Diputados. INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma el artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Presentada por la Diputada María de la Paz Quiñones Cornejo (PRI). Se turnó a la Comisión de Transportes. Gaceta Parlamentaria, 8 de marzo de 2011.</p>
	<p>2) 25-05-2011 Comisión Permanente. INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Presentada por el Diputado Alejandro del Mazo Maza (PVEM). Se turnó a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados. Diario de los Debates, 25 de mayo de 2011.</p>
02	<p>11-10-2011 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Aprobado en lo general y en lo particular, por 375 votos en pro, 0 en contra y 3 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 11 de octubre de 2011. Discusión y votación, 11 de octubre de 2011.</p>
03	<p>13-10-2011 Cámara de Senadores. MINUTA con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Se turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos. Diario de los Debates, 13 de octubre de 2011.</p>
04	<p>08-12-2011 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Aprobado en lo general y en lo particular, por 78 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones. Se devuelve con modificaciones a la Cámara de Diputados, para los efectos de lo dispuesto en el inciso E) del artículo 72 constitucional. Diario de los Debates, 1 de diciembre de 2011. Discusión y votación, 8 de diciembre de 2011.</p>
05	<p>01-02-2012 Cámara de Diputados. MINUTA con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Se turnó a la Comisión de Transportes. Diario de los Debates, 1 de febrero de 2012.</p>
06	<p>28-03-2012 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Aprobado en lo general y en lo particular, por 265 votos en pro, 0 en contra y 1 abstención. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 28 de marzo de 2012. Discusión y votación, 28 de marzo de 2012.</p>



DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (DOF 18-05-2012)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis

PROCESO LEGISLATIVO

PROCESO LEGISLATIVO	
07	18-05-2012 Ejecutivo Federal. DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de mayo de 2012.

1) 08-03-2011

Cámara de Diputados.

INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma el artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Presentada por la Diputada María de la Paz Quiñones Cornejo (PRI).

Se turnó a la Comisión de Transportes.

Gaceta Parlamentaria, 8 de marzo de 2011.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

La que suscribe, diputada María de la Paz Quiñones Cornejo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXI Legislatura, en ejercicio de la facultad que me otorga la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 55, 56, 62 y 63 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 6.1.I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante ésta Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, iniciativa de ley que reforma y adiciona el artículo 5o. en su fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Planteamiento

México es una nación vigorosa, en donde se estima tener un crecimiento de 3.8 por ciento en el producto interno bruto (PIB) durante el año en curso¹. Las vías de comunicación son un importante detonador del crecimiento de nuestro país, que cuenta con una superficie de 1,964,375 kilómetros cuadrados, ocupando el décimo quinto lugar a nivel mundial.

La infraestructura carretera posibilita el traslado de las personas y mercancías, fomentando así el comercio y el turismo tanto nacional como internacional. En México el sistema carretero se encuentra conformado por autopistas operadas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas y por otros concesionarios.

Consideramos que un sistema eficiente de peaje en las autopistas promovería el crecimiento del comercio y turismo, fuentes fundamentales para el crecimiento económico de nuestro país.

Conforme al artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes está facultada para establecer las bases generales de regulación tarifaria. En la actualidad no se establecen en la ley los parámetros para diferenciar las cuotas de peaje entre las motocicletas y los automóviles en las casetas de cobro de las carreteras del país. Esto ha inhibido el uso de las motocicletas, siendo éstas un medio de transporte menos contaminante en comparación con un vehículo automotriz.

Argumentos

Tomando en consideración los problemas de vialidad de las grandes ciudades y los problemas de contaminación atmosférica, muchos mexicanos han optado por utilizar las motocicletas como medio de transporte primario.

Del año 2004 al 2010, se han vendido más de 2 millones de motocicletas en todo el país, con un crecimiento promedio del 17 por ciento anual durante dicho periodo. En el año 2010, se vendieron 328,553 motocicletas frente a 820,406 automóviles²: esto refleja la creciente importancia de las motocicletas como medio de transporte para los mexicanos.

El interés de los ciudadanos en este medio de transporte también se refleja en la gama de opciones para el usuario, al comercializarse en México motocicletas con motores que van desde los 50 hasta los 2,000 centímetros cúbicos, siendo las de 51 a 125 centímetros cúbicos, quienes concentran más de 65.1 por ciento

de las ventas. La aceptación de este medio de transporte es reconocida a lo largo del país, siendo el Distrito Federal, Jalisco, Veracruz, Michoacán y Sinaloa, los estados con mayor índice de ventas.³

Algunas variables que se toman en consideración para el establecimiento de tarifas carreteras son:

la longitud del recorrido, el costo de la infraestructura, costos de mantenimiento y operativos (incluyendo costos de desgaste), tránsito esperado.

El desgaste de la red carretera está en función del tránsito de vehículos y de su peso. El peso se ha contemplado en relación al número de ejes de los vehículos.

Considerar el peso de los vehículos con relación al número de ejes que tiene cada vehículo ha resultado en un tratamiento inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas han recibido el mismo trato tarifario que los automóviles, a pesar del evidente menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera.

El menor desgaste de las autopistas que provocan las motocicletas se explica por su menor peso, el material más blando de sus neumáticos y su menor área de contacto en el rodamiento.

Establecer una tarifa diferenciada es reconocer este menor desgaste.

Es importante recordar que hasta 1982, las motocicletas pagaban la mitad del peaje que los automóviles, por lo que es importante que la autoridad vuelva a reconocer esta diferencia.

Para efectos ilustrativos, a continuación se enlistan cuotas tarifarias vigentes de importantes destinos carreteros, publicados por la Dirección General de Desarrollo carretero de la Subsecretaría de Infraestructura (Secretaría de Comunicaciones y Transportes)⁴ :

Las tablas comparativas anteriores evidencian la inequidad que existe entre un automóvil y una motocicleta ya que se paga la misma cuota por el mismo recorrido y ruta.

Al establecerse una tarifa diferenciada para las motocicletas se obtendrían tres grandes beneficios:

El incremento en el turismo nacional e internacional en el territorio nacional.

Incentivar el uso de un medio de transporte menos contaminante.

Reconocimiento de los argumentos de naturaleza jurídica y económica que han esgrimido las asociaciones y usuarios de motocicletas, coadyuvando a la mayor transparencia en la actuación de la autoridad.

Por lo anteriormente expuesto presento con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6.1.I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados iniciativa con proyecto de

Decreto

Que reforma la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

“... VIII.- Establecer las bases generales de regulación tarifaria...”

Artículo 5o. “...”

Fracción VIII. Establecer equitativamente las bases generales de regulación tarifaria. Para la determinación del monto que se deberá cubrir en los peajes de las carreteras del país, se deberá tomar en consideración la longitud del recorrido, los costos de infraestructura, mantenimiento y operativos, así como el desgaste de las carreteras provocados por cada vehículo automotor.

Transitorio

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

Notas

1. www.shcp.gob.mx/documentos_recientes_biblioteca/comunicado_067-2010.pdf
2. Las estadísticas de motocicletas se recabaron de la encuesta de productores de motocicletas y de cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. Cifras de automóviles en 2010 en <http://www.amia.com.mx/bdemotos.php>
3. <http://www.amia.com.mx/bdemotos.php>
4. www.sct.gob.mx/

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 8 de marzo de 2011.

Diputada María de la Paz Quiñones Cornejo (rúbrica)

Turnada a la Comisión de Transportes.

2) 25-05-2011

Comisión Permanente.

INICIATIVA con proyecto de decreto que reforma la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Presentada por el Diputado Alejandro del Mazo Maza (PVEM).

Se turnó a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

Diario de los Debates, 25 de mayo de 2011.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

(Presentada por el C. Diputado Alejandro del Mazo Maza, del grupo parlamentario del PVEM)

“COMISION PERMANENTE
DEL H. CONGRESO DE LA UNION
LXI LEGISLATURA.

INICIATIVA QUE BUSCA EL PAGO EQUITATIVO DE TARIFAS EN AUTOPISTAS, A LOS RESPONSABLES DE VEHICULOS AUTOMOTORES QUE CIRCULAN EN EL PAIS, QUE PRESENTA EL DIPUTADO ALEJANDRO DEL MAZO MAZA, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO DE LA LXI LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION

PROBLEMATICA

El desgaste de la red carretera está en función del tránsito de vehículos y de su peso. El peso se ha contemplado en relación al número de ejes de los vehículos. Considerar el peso de los vehículos con relación al número de ejes que tiene cada vehículo ha resultado en un tratamiento inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas han recibido el mismo trato tarifario que los automóviles, a pesar del evidente menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera.

El menor desgaste de las autopistas que provocan las motocicletas se explica por su menor peso, el material más blando de sus neumáticos y su menor área de contacto en el rodamiento.

ARGUMENTACIÓN

En los últimos años se ha presentado un incremento en la utilización de motocicletas como medio de transporte que son aprovechadas incluso, en algunas zonas del país, como transporte de servicio público.

Este aumento se debe a razones como la facilidad de adquisición, bajo costo de mantenimiento, bajo consumo de combustible y a la agilidad en el desplazamiento que hay en las ciudades mexicanas cada día más colapsadas en sus vías públicas.

Del año 2004 al 2010, se han vendido más de 2 millones de motocicletas en todo el país, con un crecimiento promedio del 17 por ciento anual durante dicho periodo. En el año 2010, se vendieron 328,553 motocicletas frente a 820,406 automóviles, esto refleja la creciente importancia de las motocicletas como medio de transporte para los mexicanos.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 5º otorga la atribución a la SCT de establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Por ello, el gobierno a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) establece en cada contrato de concesión las tarifas medias máximas a cobrar, además de las reglas para su actualización periódica de acuerdo a la inflación.

Las tarifas de pago por cuota en las autopistas, las determina la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, utilizando criterios de longitud de cada autopista, y costos unitarios por kilómetro, mismos que incluyen costos financieros, de mantenimiento y de operación, tomando en cuenta el daño estructural o desgaste que los vehículos automotores provocan a las carreteras.

Existen elementos básicos y comprobables del por qué se debe reducir al 50% el peaje actualmente cobrado a motocicletas, tales como:

- a) Las motocicletas generan menos desgaste a las autopistas donde circulan
- b) El seguro otorgado a motocicletas es menor en costo.

De acuerdo al Sistema Estadístico del Sector Asegurador (SESA) de automóviles que publica la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), la póliza de seguro, promedio de un automóvil (incluyendo gastos médicos y/o funerarios) es de \$5,900 pesos, mientras que la misma cobertura para una motocicleta es en promedio de \$2,300 pesos, la diferencia en costo de póliza es de 62%; sin tener que reducir la cobertura a usuarios en motocicletas, el gasto del seguro es menor.

La cobertura de seguros de CAPUFE es de responsabilidad civil, lo que significa que cubre los daños ocasionados a la autopista y vehículos de terceros involucrados. El daño que puede llegar a causar una moto es siempre menor que el de un vehículo más pesado.

La cobertura que aplica en gastos médicos y/o funerarios es por el número de pasajeros. El número de pasajeros en una moto nunca es mayor a 2, mientras que en otros vehículos puede llegar a ser hasta de 60 personas.

El desgaste de la red carretera está en función del tránsito de vehículos y es proporcional al peso de cada vehículo. El peso de cada vehículo se ha contemplado en relación al número de ejes con los que este cuente; por lo que las tarifas en las autopistas se establecen, de acuerdo al número de ejes, argumento que no aplica para el caso de las motocicletas.

Las motocicletas cuentan con dos ejes al igual que los automóviles, pero desgastan en mucho menor proporción las carreteras, y pagan la misma tarifa que los automóviles sean estos tipo sedan o camionetas.

Considerar el peso de los vehículos con relación al número de ejes que tiene cada vehículo ha resultado en un tratamiento inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas han recibido el mismo trato tarifario que los automóviles, a pesar del evidente menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera.

El menor desgaste de las autopistas que provocan las motocicletas se explica por su menor peso, el material más blando de sus neumáticos y su menor área de contacto en el rodamiento. Establecer una tarifa diferenciada es reconocer este menor desgaste.

Las motocicletas circulan en dos ruedas, lo que reduce en 70% el área de contacto contra el pavimento, el peso promedio de una motocicleta es de 300 kg mientras que el de un automóvil promedio es de 1,500 kg.

Existe un factor de equivalencia de cargas en ejes sencillos, factor ESAL por sus siglas en inglés (Equivalent Single Axle Loads), este factor de uso internacional permite comparar el efecto que tiene la carga y rodaje sobre el desgaste del asfalto entre diferentes tipos de vehículos:

- En un autobús de 18.3 metros de longitud, con pasajeros, el factor ESAL es de 5.11
- En un autobús de 12.2 metros de longitud, con pasajeros, el factor ESAL es de 1.85
- En un camión de 18 ruedas, cargado el factor ESAL es de 1.35

- En un camión de entregas, el factor ESAL es de 0.10
- En un automóvil el factor ESAL es de .0007
- En una motocicleta el factor ESAL es de .00017
- El automóvil tiene un factor ESAL aproximadamente tres veces mayor que el de una motocicleta.

Esto significa que la motocicleta provoca mucho menor deterioro a la carpeta asfáltica que cualquier otro medio de transporte, por lo que los costos de mantenimiento de las carreteras disminuirían si se utilizara más las motocicletas como medio de transporte.

Es claro que una medida de esta naturaleza que conlleve una reducción de tarifas en las autopistas, coadyuvará al impulso del turismo nacional e internacional en nuestro país puesto que esto incrementaría el número de viajeros que lo hacen a través de motocicletas.

FUNDAMENTACIÓN

De conformidad con la Fracción II del Artículo 71; III del artículo 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como en lo dispuesto en los numerales 1 y 2 del artículo 122 de la Ley Orgánica del Congreso de la Unión; fracción I del numeral 1 del artículo 6; y fracción VIII del numeral 1 del artículo 239 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se propone la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto.

DENOMINACION DEL PROYECTO

Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

DECRETO

ARTICULO PRIMERO.- Se reforman el párrafo de la fracción VIII del artículo 5, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria, ***tomando en consideración la longitud del recorrido, los costos de infraestructura, mantenimiento y operativos, así como el desgaste que los vehículos automotores provocan a las carreteras, con excepción de las motocicletas que pagaran la mitad de lo que pague un vehículo con dos ejes.***

TRANSITORIOS

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

Senado de la República, sede de la Comisión Permanente del Segundo Receso del Segundo Año de Ejercicio Constitucional, a 25 de mayo de 2011.

Dip. Fed. **Alejandro del Mazo Maza**".

- Se da cuenta con la iniciativa y se turna a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

11-10-2011

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 375 votos en pro, 0 en contra y 3 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 11 de octubre de 2011.

Discusión y votación, 11 de octubre de 2011.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

El Secretario diputado Balfre Vargas Cortez: «Dictamen de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal»

Honorable Asamblea:

Los integrantes de la Comisión de Transportes, con base en las facultades que les confieren los artículos 39, y 45 numeral 6, incisos e) y f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 80, 81, 84, 85, 157, 158 y 167, numeral 4, del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan a esta honorable asamblea el siguiente dictamen.

Antecedentes

1. En sesión ordinaria de fecha 8 de marzo de 2011, la diputada María de la Paz Quiñones Cornejo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, sometió a consideración de la Cámara de Diputados la iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para establecer una cuota de peaje diferenciada para automóviles y motocicletas.

2. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa que nos ocupa a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante oficio **DGPL 61-II-1-1313**.

3. En sesión de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión de fecha 25 de mayo de 2011, el diputado Alejandro del Mazo Maza, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, sometió a consideración la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

4. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), y 122, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa que nos ocupa a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, para su estudio y dictamen, mediante oficio **CP2R2A.-331**.

Derivado de lo anterior esta comisión realizó diversos trabajos a efecto de revisar el contenido de la citada iniciativa, con el objeto de expresar sus observaciones y comentarios a la misma e integrar el presente dictamen.

Descripción de las iniciativas

La diputada Quiñones Cornejo expone en su iniciativa que las vías de comunicación son un importante detonador del crecimiento de nuestro país con una superficie de 1.9 millones de kilómetros cuadrados, ocupando el décimo quinto lugar a nivel mundial.

Asimismo, menciona que en México, el sistema carretero se encuentra conformado por autopistas operadas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas y por otros concesionarios. Además, considera que un sistema eficiente de peaje en las autopistas promovería el crecimiento del comercio y turismo, fuentes para el crecimiento económico de nuestro país.

La iniciativa en estudio señala que actualmente la ley no establece los parámetros para diferenciar las cuotas de peaje entre las motocicletas y los automóviles en las casetas de cobro de las carreteras del país, inhibiendo el uso de las motocicletas y agrega que algunas variables que se toman en consideración para el establecimiento de tarifas carreteras son: la longitud del recorrido, el costo de la infraestructura, costos de mantenimiento y operativos, incluyendo costos de desgaste, y tránsito esperado.

Indica la diputada Quiñones Cornejo que el desgaste de la red carretera está en función del tránsito de vehículos y de su peso, y éste a su vez se clasifica en relación al número de ejes de los vehículos.

En ese sentido, menciona la iniciativa que considerar el peso de los vehículos con relación al número de ejes que tiene cada vehículo, resulta inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas reciben el mismo trato tarifario que los automóviles, a pesar del evidente menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera derivado de su menor peso, el material más blando de sus neumáticos y su menor área de contacto en el rodamiento.

Por tal razón, la diputada Quiñones Cornejo plantea modificar la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tenga la atribución de establecer equitativamente las bases generales de regulación tarifaria para la determinación del monto por peaje que deban cubrir las motocicletas, tomando en consideración la longitud del recorrido, los costos de infraestructura, mantenimiento y operativos, así como el desgaste de las carreteras provocados por cada vehículo automotor; lo anterior, a fin de reconocer el menor desgaste que causan, así como incrementar el turismo nacional e internacional en el territorio nacional e incentivar el uso de un medio de transporte menos contaminante.

Por otra parte, el diputado Alejandro del Mazo Maza indica en su iniciativa que el desgaste de la red carretera está en función del tránsito de vehículos y de su peso, el cual está contemplado en relación con el número de ejes de los vehículos y esta situación resulta en un tratamiento inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas han recibido el mismo trato tarifario que los automóviles, a pesar del menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera.

Asimismo, el diputado del Mazo Maza indica que en los últimos años se ha presentado un incremento en la utilización de motocicletas como medio de transporte que son aprovechadas incluso, en algunas zonas del país, como transporte de servicio público. Incremento que se explica por la facilidad de adquisición, bajo costo de mantenimiento, bajo consumo de combustible y la agilidad en el desplazamiento que hay en las ciudades mexicanas cada día más colapsadas en sus vías públicas.

A ese respecto, la iniciativa en análisis indica que existen elementos para considerar la reducción en 50 por ciento del peaje actualmente cobrado a motocicletas, tales como el menor desgaste provocado por las motocicletas a las autopistas donde circulan, por lo que los costos de mantenimiento de las carreteras son menores y, que el seguro otorgado es menor en costo considerando que también el daño que puede llegar a causar una moto es menor que el de un vehículo más pesado.

Agrega la iniciativa del diputado del Mazo Maza, que las motocicletas cuentan con dos ejes al igual que los automóviles, pero desgastan en menor proporción las carreteras, y pagan la misma tarifa que los automóviles, sean estos tipo sedan o camionetas, por lo que considerar el peso de los vehículos con relación al número de ejes que tiene cada vehículo ha resultado en un tratamiento inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas han recibido el mismo trato tarifario que los automóviles, a pesar del evidente menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera.

En ese sentido, la iniciativa en comento plantea reformar la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca las bases generales de regulación tarifaria, tomando en consideración la longitud del recorrido, los costos de infraestructura, mantenimiento y operativos, así como el desgaste que los vehículos automotores provocan a las carreteras, exceptuando a las motocicletas que pagarían la mitad de lo que pague un vehículo con dos ejes; asimismo, considera que la medida coadyuvará al impulso del turismo nacional e internacional en nuestro país al incrementarse el número de viajeros en motocicletas.

Consideraciones de la comisión

La Comisión de Transportes que suscribe considera importante destacar que en los últimos años las autopistas y puentes de cuota han contribuido de forma considerable en el desarrollo económico del país, participando en el proceso de integración nacional.

A partir de la década de 1990, en México se aceleró la construcción de infraestructura carretera considerada de altas especificaciones técnicas, mediante el otorgamiento de concesiones por parte del gobierno federal para la construcción, operación, explotación y conservación del sistema carretero.

El esquema de carreteras concesionadas ha posibilitado una asociación financiera de carácter público-privada en donde los recursos públicos permiten que el resto de la inversión, aportada por empresarios privados y bancos que les otorgan créditos, sea recuperable y obtenga un rendimiento dentro del plazo de la concesión.

Esta participación del capital privado en el ramo carretero se ha convertido en un instrumento de importancia para el financiamiento, desarrollo y operación en dicho sector, cuyo objeto ha sido dotar eficientemente al país con vías de comunicación terrestres, elevar la cobertura y calidad de los servicios, y al mismo tiempo generar beneficios sociales. Es así que en los últimos años las autopistas y puentes de cuota han contribuido de forma considerable en el desarrollo económico del país, participando en el proceso de integración nacional.

La infraestructura carretera posibilita el traslado de las personas y mercancías, fomentando así el comercio y el turismo tanto nacional como internacional. En México el sistema carretero se encuentra conformado por autopistas operadas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe), por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas (Farac) y por otros concesionarios.

En ese sentido, cabe aclarar que las tarifas de peaje son fijadas por el organismo responsable de su operación. En el caso de las carreteras construidas por el estado y que han sido entregadas a Capufe para su administración, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) autoriza la tarifa; para el caso de las autopistas manejadas por el Farac, es el comité técnico del fideicomiso el que determina la tarifa, y para las autopistas concesionadas es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien determina la tarifa bajo reglas específicas.

Por su parte, el concesionario desarrolla un esquema de negocio basado en la tarifa promedio máxima fijada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entidad que ha tenido especial cuidado en fijar ese límite con base en las características de la vía, en las condiciones económicas de la zona de que se trate y con la capacidad de pago demostrada por los diferentes segmentos del mercado.

No debe soslayarse que el pago de la tarifa de peaje por el uso de la infraestructura carretera es necesario, toda vez que los recursos obtenidos por este concepto se utilizan para el pago de la inversión, operación y mantenimiento de las autopistas, esto con el objeto de que el concesionario esté en condiciones de proporcionar un servicio de calidad.

Al respecto, las tarifas de peaje para cada tipo de vehículo se determinan por los costos derivados de la prestación de servicios carreteros. Los costos de administración, operación (que incluye señalización, comunicación, servicio médico, pintura, grúas, seguros, sanitarios, torres de auxilio, recolección de cuotas, etcétera.) y obligaciones fiscales, son asignados de manera uniforme entre los diferentes tipos de usuarios.

Los costos de mantenimiento mayor y menor y los costos de modernización de las autopistas, sin embargo, se asignan por el factor de daño que los vehículos ocasionan a la carpeta asfáltica de las autopistas.

Sin embargo, aunque en la mayoría de los casos el desgaste de las carreteras es proporcional al número de ejes por la relación de éstos con el peso de los vehículos, este argumento no aplica para el caso de las motocicletas, pues éstas cuentan con 2 ejes al igual que los automóviles, camionetas pickups y vagonetas, en cuyo caso todos pagan una misma tarifa de peaje.

Sobre el particular, desde 1996 la Asociación Mexicana de Motociclistas AC (AMMAC), apoyada por la Federación Mexicana de Motociclismo AC (FMM), presentaron ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un estudio técnico en el que demostraban bajo una serie de argumentos, que las motocicletas desgastan proporcionalmente menos las carreteras, en comparación con los automóviles y las vagonetas y por lo tanto, el que las motos paguen el mismo peaje que los otros vehículos de 2 ejes, resulta injusto e inequitativo.

El estudio citado concluye que a pesar de que las motocicletas tienen el mismo número de ejes que los autos, pickups y vagonetas, éstas desgastan menos las autopistas, debido a que tienen un peso menor; porque el material de los neumáticos de las motos, al ser más blando, desgasta menos que los neumáticos del resto de los vehículos y porque el área de contacto entre la superficie de las carreteras y los neumáticos de las motos es menor que el área de éstas con los neumáticos de los automóviles o vagonetas.

Al respecto, es necesario considerar que las motocicletas circulan en dos ruedas, lo que reduce en 70 por ciento el área de contacto contra el pavimento, con un peso promedio de 300 kilogramos, mientras que el de un automóvil es de mil 500 kilogramos.

Existe un factor de uso internacional que se refiere a la equivalencia de cargas en ejes sencillos, factor ESAL (por las siglas de la expresión “*Equivalent Single Axel Loads*”), el cual permite comparar el efecto que tiene la carga y rodaje sobre el desgaste del asfalto entre diferentes tipos de vehículos, por ejemplo:

- En un autobús de 18.3 metros de longitud, con pasajeros, el factor ESAL es de 5.11
- En un autobús de 12.2 metros de longitud, con pasajeros, el factor ESAL es de 1.85
- En un camión de 18 ruedas, cargado el factor ESAL es de 1.35
- En un camión de entregas, el factor ESAL es de 0.10
- En un automóvil el factor ESAL es de .0007
- En una motocicleta el factor ESAL es de .00017

Esto significa que la motocicleta provoca mucho menor deterioro a la carpeta asfáltica que cualquier otro medio de transporte y por sus dimensiones representa menores asentamientos de tránsito.

En consideración de lo anterior, la comisión que dictamina considera necesario actualizar el marco jurídico para que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal reconozca esos factores y se establezca una tarifa justa para las motocicletas que circulan por las autopistas de nuestro país. Sin embargo, derivado de las deliberaciones que esta comisión dictaminadora ha realizado, se estima necesario modificar la propuesta de redacción para que sea de la manera siguiente:

“ **Artículo 5o.** ...

...

I. a VII. ...

VIII. ...

Las motocicletas deberán pagar 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles; y

IX. ...”

Lo anterior propiciará que las motocicletas paguen un peaje justo y proporcional al desgaste que éstas causan a las autopistas y dar un impulso al turismo nacional e internacional en nuestro país para todos aquellos viajeros que lo hacen a través de motocicletas, sin contar que también se agilizará el tránsito en estas vías de comunicación al favorecer el uso de vehículos de menores dimensiones en viajes cortos.

Por lo antes expuesto, los diputados integrantes de la Comisión de Transportes consideran adecuado aprobar la iniciativa materia de este dictamen, por lo que someten a la consideración del pleno de esta asamblea, para los efectos de la fracción A del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el siguiente

Proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo Único. Se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

...

I. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

IX. ...

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 20 de septiembre de 2011.

La Comisión de Transportes, diputados:Javier Gil Ortiz (rúbrica), presidente; Cuauhtémoc Salgado Romero, Nicolás Carlos Bellizia Aboaf (rúbrica), Benjamín Clariond Reyes Retana (rúbrica), Paula Angélica Hernández Olmos (rúbrica), Pedro Ávila Nevárez (rúbrica), Francisco Lauro Rojas San Román, Silvio Lagos Galindo (rúbrica), José Antonio Arámbula López, Alfredo Javier Rodríguez Dávila (rúbrica en abstención), Olga Luz Espinosa Morales (rúbrica), Juan José Guerra Abud (rúbrica), secretarios; Leobardo Soto Martínez (rúbrica), Sergio Lobato García (rúbrica), María Elena Perla López Loyo, Hugo Héctor Martínez González (rúbrica), Heliodoro Carlos Díaz Escárraga, Óscar Román Rosas González, Ricardo Urzúa Rivera (rúbrica), Jesús Gerardo Cortez Mendoza (rúbrica), Sergio Octavio Germán Olivares, César Mancillas Amador (rúbrica), Carlos Martínez Martínez (rúbrica), Adolfo Rojo Montoya (rúbrica), Ignacio Téllez González (rúbrica), Francisco Arturo Vega de Lamadrid (rúbrica), Héctor Hugo Hernández Rodríguez, Samuel Herrera Chávez (rúbrica), Ifigenia Martha Martínez y Hernández (rúbrica), Ángel Aguirre Herrera.»

11-10-2011

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 375 votos en pro, 0 en contra y 3 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 11 de octubre de 2011.

Discusión y votación, 11 de octubre de 2011.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: No tengo inscrito para fundamentar el dictamen a ningún orador. En consecuencia, está a discusión en lo general y en lo particular. La diputada Paz Quiñones me pidió el uso de la palabra. Diputado Fernández Noroña, ¿para hablar a favor? ¿Diputado Cárdenas Gracia?

Tengo una lista para fijar posiciones de grupos parlamentarios: diputado Gerardo Fernández Noroña, del PT; diputado Alejandro del Mazo Maza, del Partido Verde; diputado Ignacio Téllez, del Partido Acción Nacional, y la diputada María de la Luz Quiñones Cornejo, del PRI.

Una vez agotadas las posiciones parlamentarias, tengo inscrito al diputado Cárdenas Gracia, en pro del dictamen. De suerte que tiene el uso de la palabra el diputado Gerardo Fernández Noroña, para fijar la posición del PT.

El diputado José Gerardo Rodolfo Fernández Noroña: ¿Por cuánto tiempo, diputado presidente? No sea que interprete usted que tengo un minuto y como es hasta cinco, puede decidir que hasta 30 segundos o hasta 20. Son interpretaciones. Compañeros, pidan la palabra si quieren debatir también este tema.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Al señor que está interviniendo, comienza a contar el tiempo.

El diputado José Gerardo Rodolfo Fernández Noroña: Voy a empezar, diputado presidente. Compañeros diputados, compañeras diputadas, ustedes se dejan de todo, ése es el problema. Como no hablan les da lo mismo hablar un minuto, tres o ninguno, porque no hablan, no suben a tribuna, no utilizan este espacio que es tan importante para la discusión y el debate y se les olvida que éste es un espacio de debate fundamentalmente. Es el tema.

Como les comentaba, compañeros y compañeras, diputados, diputadas, es correcto que se baje a 50 por ciento el costo del peaje de entrada, pero la verdad es que no debería de pagarse nada, no sólo los motociclistas, sino no debería pagar ningún automovilista ni un centavo de peaje en las autopistas. Claro, ahí está gente del pueblo que está aplaudiendo; ustedes no, ustedes están porque pague más la gente. Nosotros estamos con la gente. Pues sí, votemos que el 100 por ciento no pague, votémoslo, hagamos esa corrección ahorita. Ahí está la propuesta. Votemos que no pague peaje nadie más.

¿Cuánto tiempo vamos a pagar esas carreteras? Están pagadas en demasía. No tenemos por qué seguir pagando. Supuestamente son de tránsito rápido y se tarda uno a veces horas de fila para pagar el peaje. Qué tipo de servicio es ése.

Seguimos dándoles de caja chica a los gobiernos en turno, cualquiera que éste sea. Nosotros vamos a gobernar este país y estaríamos a favor de que desapareciera el peaje, porque ya han sido pagadas las carreteras, además de que están en pésimo estado.

Este gobierno dice que ha construido más carreteras que nunca. No las recorre nunca, viaja por aire todo el tiempo. Están hechas pedazos, llenas de hoyos, se puede jugar golf en ellas y todavía cobran, y entonces, les parece la gran concesión que los motociclistas no paguen el 50 por ciento. Pues no, no deberíamos pagar un

centavo de peaje, tanto —voy a terminar porque ya se está acabando el tiempo—, pero tanto que les gusta copiar al gobierno de Estados Unidos de América, pues si en Estados Unidos de América no se paga peaje en las carreteras.

Así es que, no es cierto, sólo en los puentes. No es cierto, los freeways no pagan, no es cierto. Los voy a invitar cuando quieran a hacer un recorrido por las carreteras de Estados Unidos de América para que vean que no se paga. Son medio aldeanos, compañeros, no han viajado lo suficiente. No se paga en las carreteras de Estados Unidos de América, en la inmensa mayoría, en la inmensa mayoría.

Los compañeros panistas van a subir a hacerme una apuesta aquí. Yo no la acepto, porque están prohibidas por la ley las apuestas, la Secretaría de Gobernación no las permite; entonces, si no, con mucho gusto lo hacía. Pero como ellos permiten. Es hasta por cinco.

Están llamándolos a misa, compañeros diputados.

Como se permite —voy a terminar, voy a terminar—. Sí, no paguemos el peaje; eso es lo que propongo. Muchas gracias, compañeros diputados y compañeras diputadas.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Tiene el uso de la palabra el diputado Alejandro del Mazo Maza, del Partido Verde Ecologista de México.

Doy la más cordial bienvenida, junto con los miembros de la Mesa Directiva, a motociclistas de distintas asociaciones y miembros de la Asociación Mexicana de Comercio e Industria de la Motocicleta, como invitados especiales de nuestro próximo orador. Muy bienvenidos.

El diputado Alejandro del Mazo Maza: Con su permiso, señor presidente. Primero que nada, quisiera darles la bienvenida a todos nuestros amigos motociclistas que nos hacen el favor de acompañarnos el día de hoy. Muchas gracias.

Que las motos paguen la mitad que los automóviles en el tema de peaje. Ésa es la propuesta y eso es lo que estamos promoviendo el día de hoy. El presente dictamen que estará a votación atiende la necesidad de ofrecer un cobro justo para que los usuarios de motocicletas, que circulan dentro de las carreteras de cuota de nuestro país, ya que actualmente la ley no establece los parámetros para diferenciar las cuotas de peaje entre motocicletas y automóviles, inhibiendo así el uso de las motocicletas.

El costo de infraestructura, costos de mantenimiento y operativos, incluyendo costos de desgaste y flujo vehicular, son algunas de las consideraciones que se toman en cuenta para el tema del peaje; sin embargo, las motos desgastan una tercera parte que los automóviles.

Resulta inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas reciben el mismo trato tarifario que los autos, a pesar del evidente menor desgaste que causan a la red carretera, derivado de su menor peso, el material más blando de sus neumáticos y su menor área de contacto en el rodamiento.

En los últimos años se ha presentado un incremento en la utilización de motocicletas como medio de transporte, con un crecimiento del 17 por ciento en el año 2010. Con esto se vendieron 328 mil unidades, frente a 820 mil automóviles. Este incremento refleja la facilidad de adquisición, bajo costo de mantenimiento, bajo consumo de combustible y la agilidad en el desplazamiento que hay en las ciudades y carreteras mexicanas, las cuales cada día están más colapsadas en sus vías.

Otro factor importante a considerar es el hecho de que las motocicletas ofrecen un mayor rendimiento por combustible. Es prácticamente el doble que un automóvil. De acuerdo con el INEGI, existen 2.4 millones de motocicletas en circulación de un total de más de 32 millones de vehículos. De estos, el 1.4 por ciento es en viajes individuales y utilizan realmente muy poco del sistema de la red carretera de nuestro país. Nosotros contamos en México con una red carretera federal de 48 mil kilómetros. De éstos, aproximadamente 8 mil kilómetros son de cuotas. De por sí nuestras carreteras son caras.

Para nosotros el costo es aproximadamente de 1.46 pesos por kilómetro recorrido. Nuestras carreteras están entre las más caras de México, entre las más caras del país.

Es por eso que coincido y comparto, como lo decía mi compañera, y esta propuesta que hice junto con la diputada Paz Quiñones, es precisamente para que las motocicletas paguen lo justo, que paguen mínimo la mitad de lo que pagan los automóviles. Por su atención, por su cooperación, muchas gracias.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Tiene la palabra, hasta por tres minutos, el señor diputado Ignacio Téllez González.

Doy la más cordial bienvenida a estudiantes de la Universidad Iberoamericana de Hidalgo, invitados por la diputada Alma Carolina Viggiano Austria.

El diputado Ignacio Téllez González: Señoras y señores legisladores. Establecer que las motocicletas paguen el 50 por ciento menos, sin duda que es una excelente decisión.

Considero que el mayor daño o desgaste que reciben las carreteras de nuestro país es por el peso vehicular de sus diferentes configuraciones y principalmente, está asociado con los ejes que tiene, por lo que el peaje a pagar se determina respecto a su número.

En este sentido, las motocicletas deberían de pagar menos peaje, ya que generan una afectación mínima a la estructura o desgaste de la carpeta de rodamiento por donde transitan.

Es importante comentar que en la Comisión de Transportes tuvimos un debate muy importante e intenso en esta materia y que al final coincidimos en que las motocicletas deberían de pagar menos que los automóviles, por el que acordamos entre los grupos parlamentarios crear un cobro justo a este medio de transporte.

Consideramos en el Grupo Parlamentario del PAN que las motocicletas son un importante medio de transporte, accesible para las familias mexicanas que no tienen automóvil.

Cabe señalar que las motocicletas, por sus características específicas son duraderas, fáciles de reparar y dependiendo de los modelos, representan bajos costos en mantenimiento, además de que siempre han sido parte imprescindible de nuestra sociedad e incluso son promotoras del turismo, como ha sucedido en los últimos 13 años en la población de Hostotipaquillo, Jalisco, cuando en su primer año asistieron solamente 14 motocicletas a rendirle culto a la Virgen del Favor, hoy llamada Patrona de los Motociclistas; evento que se realiza el tercer domingo del mes de enero y que este año tuvo una asistencia de más de 10 mil motociclistas, cuando su población es solamente de 5 mil habitantes. Sin duda que esto es importante, este movimiento de los motociclistas y por eso, estamos apoyando esta iniciativa.

Por último, es importante señalar que el Grupo Parlamentario del PAN ha presentado propuestas específicas en esta Legislatura para buscar que a las motocicletas se les reduzca el peaje, debido a que generarían importantes aforos motociclistas a las se les cobraría un peaje más justo y a la vez, esta medida permitiría que genere mayores ingresos para la red de autopistas en el país.

Por esa razón, el Grupo Parlamentario del PAN hace un posicionamiento a favor y los invita a que voten a favor de esta iniciativa. Muchas gracias.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Muchas gracias, diputado. Tiene el uso de la palabra, hasta por tres minutos, la diputada María de la Paz Quiñones Cornejo.

La diputada María de la Paz Quiñones Cornejo: Con su permiso, diputado presidente. Compañeros diputados y amigos de los clubs de motociclismo que nos acompañan, uno de los detonadores del crecimiento de nuestro país son las vías de comunicación, las cuales contribuyeron a que el crecimiento del producto interno bruto de México fuera de 3.8 durante 2010, según las cifras del Banco Central.

Para el año 2010 la red carretera nacional tiene una longitud total de 333 mil kilómetros, de los que 106 mil correspondían a carreteras libres; 5 mil 933 a autopistas de cuota; 160 mil a caminos rurales y alimentadores.

De acuerdo con estos datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, esto ha facilitado el traslado de ciudadanos y mercancías, fomentando así un mejor desarrollo del comercio, de servicios del turismo, tanto nacional como internacional.

En México, el sistema carretero se encuentra conformado por autopistas operadas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos; por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas y por otros concesionarios. La cantidad en aumento de motocicletas en circulación, no sólo de recreación sino de trabajo, nos dan un índice de la necesidad para este transporte.

El promover el uso de vehículos que generen una menor cantidad de contaminantes es también una de nuestras prioridades como país.

Al establecerse una tarifa diferenciada para las motocicletas estamos respondiendo también al comportamiento y las necesidades de la sociedad, ya que como mencionamos, este medio de transporte ha tomado un papel cada vez más preponderante. Lo que se traduce en mayores beneficios para la economía local en menos emisiones dañinas a la atmósfera y se atienden los argumentos de naturaleza jurídica, económica y social, que han expuesto los grupos, asociaciones presentes y usuarios de las motocicletas.

Es notoria la iniquidad que existe entre la tarifa que paga un auto y una motocicleta, ya que se cobra lo mismo por igual recorrido y ruta, aunque es menor el desgaste de la superficie de rodamiento que provocan.

Por todo lo anterior, consideramos que la reforma al artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal como la dictaminó la Comisión de Transportes de esta honorable Cámara, responde a una necesidad muy clara de nuestra sociedad en esta materia. Por su voto a favor y a los compañeros que nos acompañan, muchas gracias.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Gracias, diputada. Tiene el uso de la palabra, para hablar en pro del dictamen, el señor diputado Jaime Cárdenas Gracia.

El diputado Jaime Fernando Cárdenas Gracia: Gracias, presidente. Este debate ha planteado distintos temas sobre la importancia de reducir o de no pagar el peaje en las carreteras. Hay que decir que tiene que ver con los derechos fundamentales, tiene que ver con la protección y la garantía del derecho de tránsito. Esto es lo primero que hay que decir.

Lo segundo, es lo que apuntaba ya mi compañero Fernández Noroña, cuando indicaba que los servicios públicos en este país debieran, además de ser todos públicos, gratuitos. Ése sería el ideal de un estado del bienestar generoso.

Hasta hace algunos años —recuerdo en mi niñez—, no se cobraba en las carreteras cuota alguna, peaje alguno. Esto de cobrar cuotas en las carreteras es parte de una historia reciente en México, que tiene que ver con el desarrollo del modelo económico neoliberal, que ha favorecido que servicios públicos que deben ser gratuitos por ellos, los ciudadanos, tengan que cobrar el Estado o los concesionarios encargados de esos servicios públicos.

Yo iría hasta un poco más allá y diría que en materia de carreteras del servicio público, que garantiza el derecho de tránsito de los mexicanos, tendríamos que considerar a estos bienes, a estas infraestructuras como parte de las áreas estratégicas del Estado, para que fuesen, en los términos del artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución, para que fuesen ámbitos totalmente ajenos al contratismo de los particulares o a las concesiones de los particulares.

Sabemos que para transformar de esta manera la realidad lo que tendríamos que hacer es modificar, en primer lugar, el modelo económico neoliberal y, en segundo lugar, incrementar el ámbito de protección en los derechos económicos, sociales y culturales, pero también de los derechos civiles y políticos de los mexicanos.

Veán cómo este debate que tiene aparentemente qué ver con la reducción del peaje por el uso de motocicletas, tiene que ver; por un lado, con los derechos fundamentales, con el modelo de Estado que prevalece en nuestro país, con el modelo económico neoliberal y con la necesidad de transformar todas estas

injustas estructuras del actual statu quo, para que tengamos un tipo de Estado y de sociedad más generosa, más igualitaria y más democrática.

También abogo para que los motociclistas y los automovilistas no paguen peaje en las carreteras de México. Por su atención, muchas gracias.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Tiene la palabra, a favor del dictamen, el diputado Melchor Sánchez.

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: Con su permiso, señor presidente. Con el de los diputados aquí presentes, amigos. Soy motociclista de toda una vida; he cruzado los caminos en varios países, principalmente el de México. Esos caminos tan preciosos que hemos visto en toda la superficie de nuestro país.

Sí, no es fácil ser motociclista, porque somos medidos con la misma vara. Somos medidos con las camionetas, somos medidos con los automóviles que tienen 4 ejes. Somos medidos injustamente, porque una motocicleta nada más tiene 2 ruedas, en vez de 4. Utiliza menos la superficie asfáltica. Una motocicleta no hace daño a la carpeta asfáltica ni a la base que tiene esa carpeta, como un automóvil lo podría llegar a hacer en caso de algún accidente o con el simple hecho de rodar por las carreteras mexicanas de cuota. No podemos ser medidos de la misma manera, porque los motociclistas somos buenos. Los motociclistas queremos que mejoren las vialidades.

La manera más fácil de hacer que nuestras vialidades mejoren es haciendo que todos, de una u otra manera, tuviéramos la oportunidad de andar en motocicleta.

Se los recomiendo. Es algo maravilloso. Es algo bueno y es algo que ayudaría mucho a no contaminar nuestro país. Es algo que ayudaría muchísimo a la congestión automovilística que tienen nuestras ciudades y en especial, en la Ciudad de México. Es algo que ayudaría muchísimo para poder hacer de México un país con futuro.

Como otros países, en otras latitudes, son motociclistas por vocación, aquí nosotros tenemos que empezar desde este momento. Votar a favor de este dictamen es votar a favor del futuro de una industria tan importante, como es la industria motociclistica, que también tiene muchos empleos y que debemos mejorar.

Generar esta iniciativa, generar este punto que podemos votar a favor podría mejorar la vida de muchos mexicanos. Viva el motociclismo, compañeros. Votemos a favor este dictamen y hagamos la justicia para el motociclismo. De aquí a Acapulco pagamos varios miles de pesos. Varios miles de pesos en esa autopista, que justamente el turismo nos lo agradecerá y el motociclismo también. Gracias.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: El señor diputado Emilio Serrano, quiere formular, señor orador, una pregunta. Don Melchor, quiere formularle una pregunta, ¿la acepta?

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: Sí, con mucho gusto.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Adelante, señor diputado Serrano.

El diputado Emilio Serrano Jiménez (desde la curul): Muchas gracias, diputado presidente. Diputado, sabiendo que es importante, muy importante el tiempo que se lleva uno en el traslado de un lugar a otro, principalmente al trabajo, a la escuela, en fin, es importante la contaminación, es importante el estrés, y qué bueno que ustedes se preocupen por hacer menos tiempo, por estresarnos menos, por contaminar menos.

¿Qué opina usted, diputado, si en la Ciudad de México —que es una de las más congestionadas de tránsito de la República mexicana y del mundo— son buenas las vías, como la vía rápida que se está construyendo en el poniente de la Ciudad de México? Ésa es una pregunta, ¿qué opina?

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: Que sí son buenas, que sí son buenas las vías para el motociclismo.

El diputado Emilio Serrano Jiménez (desde la curul): Si es una buena medida para hacer menos tiempo, menos estrés y menos contaminación. La otra, ¿qué opina del Estado de las autopistas que están en pésimas condiciones, siempre reparándolas? ¿Son caras, feas y peligrosas?

Ustedes que conducen motocicleta a una alta velocidad muchas veces se ven en peligro hasta de perder la vida por la reparación que hacen en esas autopistas. La pregunta es: ¿estarían ustedes de acuerdo que, en el tiempo que se llevan reparando esos tramos de autopista, no cobraran peaje? Por sus respuestas, gracias.

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: Bien. Gracias, diputado. Claro que se mejoraría muchísimo si las motocicletas estuvieran en las calles con el respeto del automovilismo necesario. Claro que se disminuiría en gran cantidad la contaminación. Claro que el problema de congestionamiento sería una solución tremenda.

Lo hemos vivido ya en otros países, en donde el 40, el 30 por ciento de los móviles son motocicletas, y no motocicletas simple y sencillamente por el hecho de subirse, sino motociclismo para transportarnos a nuestro trabajo, motociclismo para ir a desarrollar las actividades necesarias.

Además, en la economía familiar sería todo un gran acontecimiento el que en lugar de estar gastando litros de gasolina, que sube todos los meses, mes por mes, fuera un litro de gasolina para la motocicleta, que caminaría de entre 20 y 50 kilómetros, dependiendo la cilindrada.

Claro que las vialidades se verían mucho, pero mucho muy beneficiadas. Sobre todo, el estrés que se maneja se reduciría, porque habría más movilidad. Acuérdense que una motocicleta ocupa menos de la tercera parte del área que ocupa un automóvil; si en vez del embotellamiento que vivimos hoy por la mañana en Viaducto fueran motocicletas, seguramente no habría habido ese problema.

Es cuestión de cultura, es cuestión también de saber manejar la motocicleta, tomar las condiciones necesarias y clases necesarias para poder respetar y poder moverse en una motocicleta. Además de que la motocicleta la puede comprar muy fácil cualquier familia. Hay motocicletas desde 25 mil pesos, nuevas; hay motocicletas muy caras, pero ya es cuestión de las familias de saber cuál es la que adquieren. No sé si eso responda a su pregunta.

Con respecto a la segunda, la segunda es, efectivamente las carreteras son problema. Las carreteras, cuando no tienen el debido mantenimiento, el motociclismo va encontrándose en el camino ciertos obstáculos como son los baches; o cuando un camión de transporte tira un barrote de cuatro por cuatro y nos lo topamos enfrente, en cuestión de micras de segundo; entonces, sí tendríamos graves problemas.

Pero tenemos que saber que el motociclismo va para adelante. Va para adelante el motociclismo, compañeros y lo vamos a lograr. Vamos a tener vialidades muy sanas y lo vamos a lograr.

El diputado Juan José Guerra Abud (desde la curul): Señor presidente, si me acepta una pregunta el orador.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Señor diputado, ¿acepta usted una pregunta del diputado Juan José Guerra?

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: Para servirle, con mucho gusto.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Adelante, diputado Guerra.

El diputado Juan José Guerra Abud(desde la curul): Presidente; colegas. Aprovechando que hay aquí un grupo importante de organizaciones de motociclistas, preguntarte, colega, si no sería recomendable sugerirles a todos ellos que respeten las señales de tránsito y sobre todo, que por su propia seguridad utilicen el casco.

Es penoso y es común ver a motociclistas, inclusive familias completas, que van en la moto el papá, la mamá y el hijo, sin usar el casco. A la mejor aprovechar la tribuna, colega, para sugerirles a ellos que utilicen el casco y que respeten todas las señales de tránsito, por su seguridad y la de todos.

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: Claro, diputado Juan José Guerra. Muchas gracias por la recomendación. Es una recomendación para todos los motociclistas.

Definitivamente tenemos que tomar las precauciones necesarias, es nuestra vida la que está arriba de una motocicleta. Definitivamente, no es motivo de descuido, simple y sencillamente sí hay que respetar ese reglamento que ya existe, sobre todo los señalamientos de tránsito y sobre todo, el casco, claro que sí.

El peaje. No es posible que paguemos lo mismo que una camioneta. No es posible que paguemos lo mismo que un automóvil. No es posible que el peso de un automóvil supere por 10 veces el peso de una motocicleta. Esa motocicleta tiene que pagar en relación al uso de las carreteras de peaje y es el motivo por el que estamos aquí. Ojalá y voten todos a favor de este dictamen, que ha salido de esta misma Legislatura.

El diputado José María Valencia Barajas (desde la curul): Presidente, si me acepta una pregunta el orador.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Le quiere formular una pregunta el diputado José María Valencia, ¿acepta?

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: Sí, claro; con mucho gusto, presidente.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Adelante, diputado.

El diputado José María Valencia Barajas(desde la curul): Diputado, reiterando la primera pregunta que le hacía el diputado Emilio Serrano, respecto a que las autopistas, todas a nivel nacional, en muchos tramos son muy lentas a causa de las reparaciones y son inseguras. ¿Qué opina usted que en esos tramos no se cobrara el peaje a los automovilistas? Ésa es la pregunta.

El diputado Melchor Sánchez de la Fuente: A los automovilistas en general, si la autopista no cumple, por lo cual están haciendo la reparación; si la autopista lo que ofrece no lo está cumpliendo, pues no puede cobrar por ningún motivo por lo que cobra.

Creo que en los automovilistas, en general, sería cuestión de si el daño hace que tu tiempo se deteriore completamente, pues hay que pedirles que no hagan el pago, pero creo que éste es un tema independiente que podemos platicarlo después y con muchísimo gusto estaría yo a platicarlo con usted, señor diputado. Muchas gracias, señor presidente.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Agotada la lista de oradores, consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica si se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular.

La Secretaria diputada Guadalupe Pérez Domínguez: Por instrucciones de la Presidencia en votación económica se consulta a la asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo.

Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Suficientemente discutido en lo general y en lo particular. Se pide a la Secretaría que abra el sistema electrónico, por tres minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular.

La Secretaria diputada Guadalupe Pérez Domínguez: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral dos del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico, por tres minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular.

(Votación)

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Esta Presidencia da la más cordial bienvenida a estudiantes de la Escuela Preparatoria Regional de Tamazula y de la Universidad de Guadalajara, invitados

por el señor diputado José Trinidad Padilla López. Asimismo da la más cordial bienvenida a estudiantes de la Facultad de Derecho de la Universidad Veracruzana, invitados por el diputado Antonio Benítez Lucho.

La Secretaria diputada Guadalupe Pérez Domínguez: Ciérrase el sistema electrónico de votación. De viva voz.

La diputada Dolores de los Ángeles Nazares Jerónimo (desde la curul): A favor.

La diputada Mary Telma Guajardo Villarreal (desde la curul): A favor.

El diputado Ramón Jiménez López (desde la curul): Cambio el sentido de voto a favor.

El diputado Ilich Augusto Lozano Herrera (desde la curul): A favor.

El diputado Domingo Rodríguez Martell (desde la curul): A favor.

El diputado Isaías González Cuevas (desde la curul): A favor.

El diputado David Ricardo Sánchez Guevara (desde la curul): A favor.

El diputado Héctor Fernández Aguirre (desde la curul): A favor.

La diputada María Araceli Vázquez Camacho (desde la curul): Cambio el sentido de mi voto, de abstención, a favor.

El diputado Fausto Sergio Saldaña del Moral(desde la curul): A favor.

El diputado Omar Fayad Meneses(desde la curul): A favor.

La diputada Blanca Juana Soria Morales(desde la curul): A favor.

El diputado Francisco Alejandro Moreno Merino(desde la curul): A favor.

El diputado Jorge Romero Romero(desde la curul): A favor.

El diputado Inocencio Ibarra Piña(desde la curul): A favor.

El diputado César Daniel González Madruga(desde la curul): A favor.

La diputada Sofía Castro Ríos(desde la curul): A favor.

El diputado Mario Alberto Becerra Poceroba(desde la curul): A favor.

El diputado Juan Carlos Lastiri Quirós(desde la curul): A favor.

La diputada María Isabel Merlo Talavera(desde la curul): A favor.

La diputada Paz Gutiérrez Cortina(desde la curul): A favor.

La diputada Marcela Guerra Castillo (desde la curul): A favor.

La diputada María Marcela Torres Peimbert (desde la curul): A favor.

La diputada Laura Piña Olmedo (desde la curul): A favor.

La diputada Alba Leonila Méndez Herrera (desde la curul): A favor.

La diputada María Cristina Díaz Salazar (desde la curul): A favor.

La diputada Silvia Isabel Monge Villalobos (desde la curul): A favor.

La diputada Margarita Gallegos Soto(desde la curul): A favor.

El diputado Miguel Antonio Osuna Millán(desde la curul): A favor.

El diputado Jaime Flores Castañeda (desde la curul): A favor.

El diputado Guillermo Raúl Ruiz de Teresa (desde la curul): A favor.

El diputado Israel Madrigal Ceja (desde la curul): A favor.

El diputado Liborio Vidal Aguilar (desde la curul): A favor.

La Secretaria diputada Laura Arizmendi Campos: Diputado presidente, se emitieron 375 votos a favor, 0 en contra y 3 abstenciones.

El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor: Aprobado en lo general y en lo particular por 375 votos, el proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Pasa al Senado, para sus efectos constitucionales.

13-10-2011

Cámara de Senadores.

MINUTA con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Se turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos.

Diario de los Debates, 13 de octubre de 2011.

MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

- **El C. Secretario Arroyo Vieyra:** Se recibió de la Cámara de Diputados una minuta proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

"MINUTA

PROYECTO

DE

DECRETO

POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PARRAFO A LA FRACCION VIII DEL ARTICULO 50. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Artículo Único.- Se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

...

I. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

IX. ...

TRANSITORIO

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

Salón de sesiones de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión.- México, D.F., a 11 de octubre de 2011.

Dip. **Emilio Chuayffet Chemor**
Presidente

Dip. **Laura Arizmendi Campos**
Secretaria”.

Se remite a la H. Cámara de Senadores para sus efectos Constitucionales
México, D.F., a 11 de octubre de 2011.

Lic. Emilio Suárez Licona
Secretario de Servicios Parlamentarios

- **El C. Presidente González Morfín: Túrnese a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos para su análisis y dictamen correspondiente.**

08-12-2011

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 78 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se devuelve con modificaciones a la Cámara de Diputados, para los efectos de lo dispuesto en el inciso E) del artículo 72 constitucional.

Diario de los Debates, 1 de diciembre de 2011.

Discusión y votación, 8 de diciembre de 2011.

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

(Dictamen de primera lectura)

“COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES;
Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS

H. ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos del Senado de la República, les fue turnada para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente, la Minuta con proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, remitida por la Cámara de Diputados de la LXI Legislatura.

Estas Comisiones Unidas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 72 y demás relativos y aplicables de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 85, apartado 2, inciso a, 86, 94 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 113, apartado 2, 117, 135, numeral 1, fracción I, 166 numeral 1, 177, 182, 183 numeral 4, 190 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de la Asamblea dictamen, al tenor de la siguiente:

I. METODOLOGIA

Las Comisiones encargadas del análisis y dictamen de la Minuta con proyecto de Decreto en comento, desarrollaron su trabajo conforme al procedimiento que a continuación se describe:

I. En el capítulo de “Antecedentes”, se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo y turno para el dictamen de la referida Minuta con proyecto de Decreto y de los trabajos previos de las Comisiones Unidas.

II. En el apartado “Contenido de la Minuta”, se exponen los motivos y alcance del proyecto de Decreto en estudio.

III. En el capítulo de “Consideraciones”, los integrantes de estas Comisiones Unidas expresan argumentos de valoración de la Minuta con proyecto decreto y de los motivos que sustentan el presente dictamen.

II. ANTECEDENTES

1. En sesión ordinaria de la Colegisladora del 8 de marzo de 2011, la Diputada Federal María de la Paz Quiñones Cornejo, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó ante el Pleno de la Cámara de Diputados, la iniciativa con proyecto de Decreto que reforma el artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para establecer una cuota de peaje diferenciada para

automóviles y motocicletas y en la misma fecha fue turnada a la Comisión de Transportes para su estudio y dictamen.

2. En sesión ordinaria de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión de fecha 25 de mayo de 2011, el Diputado Federal Alejandro del Mazo Maza, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, sometió a consideración de la Asamblea, la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y en la misma fecha se turnó a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados para su estudio y dictamen.

3. En sesión ordinaria de la Cámara de Diputados del 11 de octubre de 2011, se sometió a consideración de su Pleno, un dictamen de la Comisión de Transportes, con proyecto de Decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, mismo que fue aprobado por 367 votos en pro y 3 abstenciones y se turnó a la Cámara de Senadores para los efectos constitucionales.

4. En Sesión Ordinaria de fecha 13 de octubre de 2011, la Mesa Directiva del Senado de la República dio cuenta de la recepción de una Minuta con proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y en la misma fecha la turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos para su estudio y dictamen.

5. Las Comisiones Unidas que suscriben el presente dictamen, realizaron diversos trabajos con el propósito de revisar el contenido de la Minuta que ha quedado precisada, integrando sus observaciones y comentarios en el presente dictamen.

III. CONTENIDO DE LA MINUTA

La Minuta con proyecto de Decreto a estudio se basa en dos iniciativas, la primera de ellas corresponde a la presentada por la Diputada Federal María de La Paz Quiñones Cornejo y la justifica en que las vías de comunicación son un detonador del crecimiento de México y el sistema carretero nacional está conformado por autopistas operadas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas y por diversos concesionarios y considera que un sistema eficiente de peaje en las autopistas promueve el crecimiento del comercio y turismo, de gran importancia para el crecimiento económico de nuestro país.

Señalaba la Diputada Quiñones Cornejo, que la ley no establece parámetros para diferenciar las cuotas de peaje entre las motocicletas y los automóviles en las casetas de cobro de las carreteras del país inhibiendo el uso de motocicletas y agrega que algunas de las variables que se toman en consideración para el establecimiento de tarifas carreteras son: la longitud del recorrido, el costo de la infraestructura, costos de mantenimiento y operativos, incluyendo costos de desgaste, y tránsito esperado, por lo que el desgaste de la red carretera está en función del tránsito de vehículos y de su peso, y éste a su vez se clasifica en relación al número de ejes de los vehículos, por lo que considerar el peso de los vehículos con relación al número de ejes que tiene cada vehículo, resulta inequitativo para los conductores de motocicletas.

Lo anterior, por qué las motocicletas reciben el mismo trato tarifario que los automóviles, aun y cuando dichos vehículos de dos ruedas generan un menor desgaste a la red carretera por pesar menos y sus neumáticos son de un material más blando y tienen una menor área de contacto en el rodamiento, por lo que propone modificar la fracción VIII del artículo 5o de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tenga la atribución de establecer equitativamente las bases generales de regulación tarifaria para la determinación del monto por peaje que deban cubrir las motocicletas, tomando en consideración la longitud del recorrido, los costos de infraestructura, mantenimiento y operativos, así como el desgaste de las carreteras provocados por cada vehículo automotor, ya que las motocicletas generan un menor desgaste y con ello se incrementaría el turismo nacional e internacional en el territorio nacional, así como también incentiva el uso de un medio de transporte menos contaminante.

Por lo que hace a la iniciativa presentada por el Diputado Federal Alejandro del Mazo Maza, esta se sustenta en que el desgaste de la red carretera está en función del tránsito de vehículos y de su peso, el cual está contemplado en relación con el número de ejes de los vehículos y esta situación resulta en un tratamiento inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas últimas reciben el mismo trato tarifario que los

automóviles, a pesar del menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera y en los últimos años, se ha incrementado el uso de motocicletas como medio de transporte, incluso en diversas zonas del país, se utilizan como transporte de servicio público, ya que dichos vehículos se pueden adquirir con mayor facilidad por su bajo costo de mantenimiento, bajo consumo de combustible y por la facilidad en el desplazamiento en las vialidades.

Comenta el Diputado Federal Del Mazo Maza que existen elementos para considerar la reducción en 50 por ciento del peaje que se cobra a las motocicletas, como el menor desgaste provocado por dichos vehículos a las autopistas donde circulan, por lo que los costos de mantenimiento de las carreteras son menores y, que el seguro otorgado es menor en costo considerando que también el daño que puede llegar a causar una moto es menor que el de un vehículo más pesado, si bien es cierto que las motocicletas tienen dos ejes al igual que los automóviles, las primeramente mencionadas desgastan en menor proporción las carreteras y pagan la misma tarifa que los automóviles, sean estos tipo sedan o camionetas, por lo que considerar el peso de los vehículos con relación al número de ejes que tiene cada vehículo ha resultado en un tratamiento inequitativo para los conductores de motocicletas, ya que éstas han recibido el mismo trato tarifario que los automóviles, a pesar del evidente menor desgaste que las motocicletas causan a la red carretera.

Concluye el Diputado Federal Del Mazo Maza que el hecho de que las motocicletas desgasten en menor medida la red carretera nacional, generan la necesidad de reformar la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca las bases generales de regulación tarifaria, tomando en consideración la longitud del recorrido, los costos de infraestructura, mantenimiento y operativos, así como el desgaste que los vehículos automotores provocan a las carreteras, exceptuando a las motocicletas que pagarían la mitad de lo que pague un vehículo con dos ejes, de igual forma que la Diputada Federal Quiñones, considera que la medida coadyuvará al impulso del turismo nacional e internacional en nuestro país, al incrementarse el número de viajeros en motocicletas.

La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados dentro de las consideraciones que plasmó en el dictamen que resuelve las iniciativas que han quedado precisadas, estimó que toda vez que en los últimos años las autopistas y puentes de cuota han contribuido de forma considerable al desarrollo económico del país, y de que a partir de la década de 1990, se dio en México un gran avance en la construcción de infraestructura carretera considerada de altas especificaciones técnicas, mediante el otorgamiento de concesiones por parte del gobierno federal para la construcción, operación, explotación y conservación del sistema carretero, el esquema de carreteras concesionadas ha posibilitado una asociación financiera de carácter público-privada en donde los recursos públicos permiten que el resto de la inversión, aportada por empresarios privados y por los créditos otorgado por las Instituciones Bancarias, sea recuperable.

De igual forma, argumenta la Comisión Dictaminadora de la Colegisladora que el capital privado en el ramo carretero ha sido un instrumento importante para el financiamiento, desarrollo y operación de dicho sector, para que el país cuente con un sistema carretero con cobertura amplia y se ha elevado la calidad de los servicios, generando beneficios sociales, por lo que estima que las autopistas y puentes de cuota han contribuido de forma considerable en el desarrollo económico de México.

Señala la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados que la infraestructura carretera posibilita el traslado de personas y de bienes o mercancías, por lo que fomenta el comercio y el turismo nacional e internacional y que el sistema carretero se encuentra conformado por autopistas operadas por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), por el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas (FARAC) y por diversos concesionarios y aclara que las tarifas de peaje son fijadas por el organismo responsable de su operación.

Menciona la dictaminadora de la Colegisladora que en las carreteras construidas por el estado y que han sido entregadas a CAPUFE para su administración, le corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizar la tarifa, en el caso de las autopistas manejadas por el FARAC, es el comité técnico del fideicomiso el que determina la tarifa y en el caso de autopistas concesionadas, corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinar la tarifa bajo reglas específicas y la tarifa máxima promedio se fija con base en las características de la vía, en las condiciones económicas de la zona de que se trate y en la capacidad de pago demostrada por los diferentes segmentos del mercado.

Considera la Comisión de Transportes que no debe pasarse por alto que el pago de la tarifa de peaje por el uso de la infraestructura carretera es necesario, toda vez que los recursos obtenidos por este concepto se

utilizan para el pago de la inversión, operación y mantenimiento de las autopistas, a efecto de que el concesionario este en aptitud de proporcionar un servicio de calidad, por lo que las tarifas de peaje para cada tipo de vehículo se determinan por los costos derivados de la prestación de servicios carreteros, los costos de administración, operación, como señalización, comunicación, servicio médico, pintura, grúas, seguros, sanitarios, torres de auxilio, recolección de cuotas, entre otros elementos y las obligaciones fiscales, que son asignados de manera uniforme entre los diferentes tipos de usuarios.

Comenta que los costos de mantenimiento mayor y menor y los costos de modernización de las autopistas se asignan por el factor de daño que los vehículos ocasionan a la carpeta asfáltica de las autopistas, ya que en la mayoría de los casos, el desgaste de las carreteras es proporcional al número de ejes por la relación de éstos con el peso de los vehículos, pero este argumento no aplica para las motocicletas, ya que aunque cuentan con dos ejes igual que los automóviles, camionetas pickups y vagonetas y el peso que estas ejercen sobre el pavimento no se compara con los automóviles y todos pagan una misma tarifa de peaje.

En el año de 1996, la Asociación Mexicana de Motociclistas AC (AMMAC), en combinación con la Federación Mexicana de Motociclismo AC (FMM), presentaron en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un estudio técnico con el que se demostraba que las motocicletas desgastan proporcionalmente menos las carreteras, en comparación con los automóviles y las vagonetas y por lo que para la Comisión Dictaminadora de la Colegisladora, resulta injusto e inequitativo que las motos paguen el mismo peaje que los otros vehículos de 2 ejes, por ende, las motocicletas desgastan menos las autopistas, debido a que tienen un peso menor y el material de los neumáticos de las motos, es más blando y también por eso desgasta menos que los neumáticos del resto de los vehículos, además de que el área de contacto entre la superficie de las carreteras y los neumáticos de las motos resulta menor que el área de éstas con los neumáticos de los automóviles o vagonetas.

Toda vez que las motocicletas circulan en dos ruedas, esto permite que el área de contacto contra el pavimento se reduzca en un 70 por ciento ya que su peso promedio es de 300 kilogramos, a diferencia de un automóvil que pesa en promedio 1, 500 kilogramos, respecto a la equivalencia de cargas en ejes sencillos, denominado como factor ESAL (Equivalent Single Axel Loads, por sus siglas en ingles), permite comparar el efecto que tiene la carga y rodaje sobre el desgaste del asfalto entre diferentes tipos de vehículos, como sucede con un autobús de 18.3 metros de longitud, con pasajeros, cuyo factor ESAL es de 5.11, mientras que un autobús de 12.2 metros de longitud, con pasajeros, tiene un factor ESAL de 1.85; un camión de 18 ruedas, cargado tiene un factor ESAL de 1.35; un camión de entregas, tiene un factor ESAL de 0.10; un automóvil tiene un factor ESAL de .0007 y una motocicleta tiene un factor ESAL de .00017, en consecuencia, la motocicleta provoca mucho menor deterioro a la carpeta asfáltica que cualquier otro medio de transporte y por sus dimensiones representa menores asentamientos de tránsito.

Derivado del estudio realizado por la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados a las iniciativas que han quedado descritas, la primera en mención consideró necesario actualizar el marco jurídico, para que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal reconozca esos factores y establezca una tarifa justa para las motocicletas que circulan por las autopistas de nuestro país y realizó adecuaciones de redacción a las propuestas que se resolvieron y propusieron el siguiente proyecto de Decreto:

PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PARRAFO A LA FRACCION VIII DEL ARTICULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Artículo Único.- Se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

...

I. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

IX. ...

TRANSITORIO

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

Establecidos los antecedentes y el contenido de la Minuta con proyecto de Decreto a estudio, se elabora el dictamen correspondiente con base en las siguientes:

IV. CONSIDERACIONES

PRIMERO. Por lo que hace a la legitimación, los Diputados Federales María de la Paz Quiñones Cornejo y Alejandro del Mazo Maza, al ser integrantes de una de las Cámaras que integran el Congreso de la Unión, se aprecia que este último, se encuentra legitimado para legislar en materia de Vías Generales de Comunicación de conformidad con lo dispuesto por la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

SEGUNDO. Las Comisiones dictaminadoras del Senado de la República han realizado el análisis de las características formales de la minuta con proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que remitió la Cámara de Diputados de la LXI Legislatura y el mismo satisface la sistematización, en función de que resulta sencillo identificar el objeto a regular y resultan claras sus partes fundamentales, como son el determinar que le corresponderá a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al establecer las bases generales de regulación tarifaria, que las motocicletas pagarán el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, por lo que sólo propone la modificación de una disposición sustancial y una disposición transitoria que establece con claridad el momento a partir del cual entrará en vigor, con redacción clara y congruente con la ley que se pretende reformar.

TERCERO. Las Comisiones Dictaminadoras del Senado de la República consideran que la Minuta con proyecto de Decreto en estudio, cuenta con racionalidad jurídico-formal, por lo que la adición del texto normativo que se propone, cumple con el carácter de ser prescriptivo y vinculante, ya que derivado de la revisión de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, se aprecia que se cuenta con una disposición insertada dentro del catálogo de atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contenidas en el artículo 5 del Capítulo II, denominado "Jurisdicción y Competencia", de la citada ley, en la que se le faculta a dicha dependencia para establecer las bases generales de regulación tarifaria, sin que se señale expresamente el criterio para diferenciar el porcentaje que deberán de pagar por peaje las motocicletas en comparación con el porcentaje que paguen los automóviles.

La adición planteada consta de una frase que dice textualmente "**Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles**" y se cierra dicha frase con la conjunción copulativa "y", haciendo notar que la redacción resulta clara y el lenguaje se aprecia sencillo y sin tecnicismos, ni haciendo uso excesivo de lenguaje jurídico, por lo que se estima que dicho segundo párrafo que se propone adicionar a la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no rompe la estructura interna de la disposición contenida en el primer párrafo, enunciado primigenio y respeta la estructura interna de la ley en mención.

CUARTO. Los miembros que integran las Comisiones Dictaminadoras del Senado de la República, estiman que la adición de un segundo párrafo de la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal obedece a un reclamo generalizado de todos aquellos propietarios de motocicletas que hacen uso de carreteras y autopistas donde se cobra peaje, ya que si bien es cierto de que dichos vehículos cuentan con dos ejes, estos tienen un peso muy inferior al que tiene un automóvil y por ende, causan menos deterioro a la carpeta asfáltica, además de que las motocicletas circulan en dos ruedas, por lo que el área de contacto contra el pavimento es mucho menor que la que tiene un automóvil de cuatro llantas, por lo que aquellas personas que utilizan la motocicleta como modo de transporte por carreteras federales

donde se cobra peaje, consideran que es injusto que paguen la misma tarifa que la que paga un vehículo de más peso, más llantas y más plazas.

QUINTO. Para estas Comisiones Dictaminadoras, resulta de vital importancia que se emitan o se reformen disposiciones legales que requiera el sector y que respondan a las necesidades de los usuarios de carreteras y autopistas por los que se cobra peaje, dando claridad al mandamiento contenido en la ley de la materia, por lo que comparten las consideraciones de los integrantes de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados y consideran pertinente realizar la adición que se propone con la Minuta que se resuelve mediante el presente dictamen, estimando procedente su materialización, por lo que estiman conducente que **las motocicletas paguen el 50 por ciento del peaje que pagan los automóviles** y que dicha prevención se contenga en segundo párrafo de la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, haciendo notar que no se pasa por alto, el hecho de que se tendrán que realizar modificaciones a todas las casetas de cobro en el país para posibilitar la distinción entre automóviles y motocicletas, incluso habilitando casetas especiales para las motocicletas, por lo que estas Comisiones Dictaminadoras aplicarán una modificación al artículo transitorio del proyecto de Decreto a estudio, a fin de establecer un periodo de tiempo razonable para aplicar los mecanismos necesarios para implementar dicha reforma y que lo son 180 días naturales siguientes a la publicación del decreto en el Diario Oficial de la Federación.

SEXTO. Por todo lo anterior, estas Comisiones Dictaminadoras, consideramos adecuado aplicar la adición planteada con la adecuación mencionada en el punto que antecede, por lo que es procedente que dicho proyecto de Decreto sea sometido a la consideración y aprobación del Pleno de esta Cámara y que continúe por todas y cada una de las fases del proceso legislativo.

Por las consideraciones anteriormente expuestas y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 86, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos 182, 188, 190, 191 y demás relativos aplicables del Reglamento del Senado de la República, los miembros de las Comisiones Dictaminadoras que suscriben el presente dictamen consideran procedente que se adicione un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Por lo tanto, estas Comisiones Unidas someten a la consideración de esta Soberanía, el siguiente proyecto de Decreto en los mismos términos que planteo la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, mismo que se hace al tenor siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PARRAFO A LA FRACCION VIII DEL ARTICULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Artículo Único. Se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

...

I. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

IX. ...

TRANSITORIO

Único.- El presente Decreto entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en el salón de comisiones de la H. Cámara de Senadores, en México, Distrito Federal, a 1° de diciembre de 2011.

Comisión de Comunicaciones y Transportes.
Comisión de Estudios Legislativos”.

Debido a que el dictamen se encuentra publicado en la Gaceta del día de hoy, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si se omite su lectura.

- **La C. Secretaria Menchaca Castellanos:** Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se omite la lectura del dictamen. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

- **El C. Presidente González Morfín:** Queda de primera lectura.

08-12-2011

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 78 votos en pro, 0 en contra y 0 abstenciones.

Se devuelve con modificaciones a la Cámara de Diputados, para los efectos de lo dispuesto en el inciso E) del artículo 72 constitucional.

Diario de los Debates, 1 de diciembre de 2011.

Discusión y votación, 8 de diciembre de 2011.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

(Dictamen de segunda lectura)

(La primera lectura se encuentra en el Diario No. 29, de fecha 1° de diciembre de 2011)

Debido a que el dictamen se encuentra publicado en la Gaceta del Senado de este día, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si se omite su lectura.

- **El C. Secretario Rivera Pérez:** Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se omite la lectura del dictamen. Quienes estén porque se omita, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén porque no se omita, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

- **El C. Presidente González Morfín:** Gracias. Informo a la Asamblea que el dictamen que nos ocupa consta de un solo artículo, por lo que está a discusión en lo general y en lo particular.

Tiene la palabra el Senador Arturo Herviz, del grupo parlamentario del PRD.

- **El C. Senador Arturo Herviz Reyes:** Sin duda nuestra intervención es a favor.

Desde marzo a abril de 2008, recuerdo haber presentado un punto de Acuerdo donde exhortábamos a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados para que contemplara la situación de los motociclistas que pagaban o pagan una cuota excesiva en las carreteras de cuota de este país.

Los motociclistas que desgastan mínimamente nuestras autopistas. Los motociclistas que solamente impactan un 50% nuestras carreteras y pagaban o pagan igual que los automóviles, igual que las camionetas, cuando en una motocicleta se trasladan máximo dos personas: en un automóvil cuatro, en una camioneta hasta más de cinco, y sin embargo, el pago es parejo. Esto se dio desde el gobierno de Carlos Salinas de Gortari. Antes de Salinas los motociclistas pagaban el 50% en las autopistas de México; con Salinas homologaron el pago de motociclistas con automovilistas. Por eso, nosotros consideramos que debemos de votar a favor de este Decreto que va a venir a beneficiar a miles de motociclistas, y que va a permitir que los motociclistas viajen por las autopistas de México a un costo justo, razonable, que será, como dice la propuesta, el 50% de lo que cueste o paguen los automovilistas.

Es caro, el desgaste que hacen las motocicletas en autopistas es mínimo, dado que la banda de rodamiento de un neumático de motocicleta es de 8 centímetros, mientras que la de el auto más pequeño, el rodaje es de 18 centímetros; el peso de una motocicleta fluctúa entre 200 y 300 kilogramos, mientras que los automóviles pesan más de 700 kilogramos.

Por eso, señor Presidente, compañeras Senadoras y Senadores, nosotros nos estamos manifestando a favor porque esto se dé en beneficio de los motociclistas de México, porque además la motocicleta contamina menos que los automóviles, eso nos queda muy claro. Por eso pido a todos el voto a favor de este Decreto.

Es cuanto, señor Presidente.

- **El C. Senador Francisco Arroyo Vieyra:** (Desde su escaño) Señor Presidente.

- **El C. Presidente González Morfín:** Muchas gracias, Senador Herviz Reyes.

Sonido en el escaño en el que se encuentra el Senador Arroyo Vieyra.

Adelante, Senador.

- **El C. Senador Francisco Arroyo Vieyra:** (Desde su escaño) Mire usted, nada más para dejar constancia de que grupos de motociclistas, gentes que se reúnen, que tienen ahí sus organizaciones y se dedican a recorrer el país, que de repente hasta se arriesgan a recorrer las carreteras de México con vehículos un poco sofisticados, pero con un gran amor a su actividad, nos han pedido esta reforma desde hace mucho tiempo.

Los Diputados los escucharon, y ahora nosotros estamos siendo también displicentes y obsequiosos con esta petición que nos parece que es muy justa.

(Aplausos)

- **El C. Presidente González Morfín:** Gracias, Senador Arroyo Vieyra.

Voy a pedir que se abra el sistema electrónico de votación por tres minutos para recoger la votación nominal del proyecto de Decreto. Háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 del Reglamento.

"VOTACION REGISTRADA EN EL SISTEMA ELECTRONICO

MOVIMIENTO CIUDADANO

A FAVOR

GOMEZ NUCAMENDI ERICEL

GOVEA ARCOS EUGENIO

PAN

A FAVOR

ANAYA LLAMAS JOSE GUILLERMO

ANDRADE QUEZADA HUMBERTO

BADIA SAN MARTIN JOSE ANTONIO

BUENO TORIO JUAN

CAMARILLO ORTEGA RUBEN

CARDENAS JIMENEZ ALBERTO

COPPOLA JOFFROY LUIS ALBERTO

DIAZ DELGADO BLANCA JUDITH

DIAZ MENDEZ XOCHITL

DIAZ OCHOA JAIME RAFAEL

DORADOR PEREZ GAVILAN RODOLFO

DUEÑAS LLERENAS JESUS

ELIZONDO BARRAGAN FERNANDO

GALINDO NORIEGA RAMON

GONZALEZ AGUILAR LAZARA NELLY
GONZALEZ GONZALEZ FELIPE
GONZALEZ MORFIN JOSE
HERNANDEZ RAMOS MINERVA
MUÑOZ GUTIERREZ RAMON
OCEJO MORENO JORGE ANDRES
ORTUÑO GURZA MARIA TERESA
PEREZ PLAZOLA HECTOR
RAMIREZ NUÑEZ ULISES
RIVERA PEREZ ADRIAN
RUIZ DEL RINCON GABRIELA
SARO BOARDMAN ERNESTO
SOSA GOVEA MARTHA LETICIA
TAMBORREL SUAREZ GUILLERMO
TREJO REYES JOSE ISABEL
ZAPATA PEROGORDO ALEJANDRO

PRD

A FAVOR

CONTRERAS CASTILLO ARMANDO
CORICHI GARCIA CLAUDIA SOFIA
GARIBAY GARCIA JESUS
GOMEZ ALVAREZ PABLO
HERVIZ REYES ARTURO
LOPEZ HERNANDEZ ROSALINDA
NUÑEZ JIMENEZ ARTURO
ROJO E INCHAUSTEGUI MARIA
VELAZQUEZ LOPEZ RUBEN FERNANDO

PRI

A FAVOR

ARROYO VIEYRA FRANCISCO
BAEZA MELENDEZ FERNANDO
CANTU SEGOVIA ELOY
ELIAS SERRANO ALFONSO
ESPARZA HERRERA NORMA
FONZ SAENZ CARMEN GUADALUPE
GARCIA QUIROZ MARIA DEL SOCORRO
GOMEZ TUEME AMIRA GRISELDA
HERNANDEZ GARCIA RAMIRO
HERRERA LEON FRANCISCO
JIMENEZ MACIAS CARLOS
MEJIA GONZALEZ RAUL JOSE
MONTENEGRO IBARRA GERARDO
MORALES FLORES MELQUIADES
MORENO URIEGAS MA. DE LOS ANGELES
PACHECO RODRIGUEZ RICARDO
RAMIREZ LOPEZ HELADIO ELIAS
RAMON VALDES JESUS MARIA
TOLEDO INFANZON ADOLFO
VILLAESCUSA ROJO MARGARITA
ZOREDA NOVELO RENAN CLEOMINIO

PVEM

A FAVOR

AGUNDIS ARIAS FRANCISCO
LEGORRETA ORDORICA JORGE
MENCHACA CASTELLANOS LUDIVINA
OROZCO GOMEZ JAVIER

SG

A FAVOR

BERGANZA ESCORZA FRANCISCO
JASSO VALENCIA MARIA DEL ROSARIO
PEREDO AGUILAR ROSALIA

VOTACION REGISTRADA FUERA DEL SISTEMA ELECTRONICO

A FAVOR:

ACEVES DEL OLMO CARLOS PRI
ALVARADO GARCIA ANTELMO PRI
AUREOLES CONEJO SILVANO PRD
CASTRO TRENTI FERNANDO PRI
GARCIA ZALVIDEA JOSE LUIS PRD
GONZALEZ ALCOCER ALEJANDRO PAN
POLEVNSKY GURWITZ YEIDCKOL PRD
RUEDA SANCHEZ ROGELIO PRI
SERRANO SERRANO MARIA PAN"

- **El C. Secretario Rivera Pérez:** Señor Presidente, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 78 votos en pro, cero en contra y cero abstenciones.

- **El C. Presidente González Morfín:** Gracias, en consecuencia, queda aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de Decreto por que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5° de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Se devuelve con modificaciones a la Cámara de Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional.

01-02-2012

Cámara de Diputados.

MINUTA con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Se turnó a la Comisión de Transportes.

Diario de los Debates, 1 de febrero de 2012.

MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

El Secretario diputado Carlos Samuel Moreno Terán:«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Senadores.— México, DF.

Secretarios de la Cámara de Diputados.— Presentes.

Para los efectos de lo dispuesto en la fracción e) del artículo 72 constitucional, me permito devolver a ustedes el expediente que contiene proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Atentamente

México, DF, a 8 de diciembre de 2011.— Senador Ricardo Francisco García Cervantes (rúbrica), vicepresidente.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Senadores.— México, DF.

Proyecto de Decreto

Por el por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue

Artículo 5o....

...

I. a VII...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

IX....

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Salón de sesiones de la honorable Cámara de Senadores. México, DF, a 8 de diciembre de 2011.— Senador Ricardo García Cervantes (rúbrica), vicepresidente: senadora Ludivina Menchaca Castellanos (rúbrica), secretaria.»

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Túrnese a la Comisión de Transportes, para su dictamen.

28-03-2012

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 265 votos en pro, 0 en contra y 1 abstención.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 28 de marzo de 2012.

Discusión y votación, 28 de marzo de 2012.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

La Secretaria diputada Gloria Romero León: «Dictamen de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Honorable Asamblea:

Con fundamento en los artículos 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 86 y 89 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 87 y 88 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, el Senado de la República remitió la minuta con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Esta comisión que suscribe, con base en las facultades que le confieren los artículos 39 y 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 80, 81, 84, 85, 157, 158 y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se abocó al análisis de la minuta antes señalada y conforme a las deliberaciones que de la misma realizaron los miembros de la Comisión de Transportes reunidos en pleno presentan a esta honorable asamblea el siguiente dictamen:

Antecedentes

1. En sesión ordinaria de fecha 8 de marzo de 2011, la diputada María de la Paz Quiñones Cornejo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, sometió a consideración de la Cámara de Diputados la iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para establecer una cuota de peaje diferenciada para automóviles y motocicletas.
2. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa que nos ocupa a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante oficio **DGPL 61-II-1-1313**.
3. En sesión de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, el diputado Alejandro del Mazo Maza, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, sometió a consideración la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
4. Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 23, fracción f), y 122 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa que nos ocupa a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, para su estudio y dictamen, mediante oficio **CP2R2A.-331**.

5. Con fecha 20 de septiembre de 2011, la Comisión de Transportes aprobó el dictamen correspondiente a las iniciativas mencionadas, el cual fue aprobado por el Pleno de esta H. Cámara el 11 de octubre de 2011 con 367 votos en pro y 3 abstenciones, remitiéndose a la Cámara de Senadores para los efectos de fracción A del Artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

6. El 1 de diciembre de 2011, en sesión ordinaria de la Cámara de Senadores, se presentó el dictamen de primera lectura, el cual fue aprobado el 8 de diciembre de 2011 nominalmente y turnado a la Cámara de Diputados para los efectos del Artículo 72, fracción E, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

7. En sesión ordinaria de esta Cámara de Diputados del 1 de febrero de 2012, la Mesa Directiva, turnó a la Comisión de Transportes la Minuta en comento para su estudio y dictamen, mediante oficio **DGPL 61-II-1-2820**.

Derivado de lo anterior, esta comisión realizó diversos trabajos a efecto de revisar el contenido de la citada Iniciativa, con el objeto de expresar sus observaciones y comentarios a la misma e integrar el presente dictamen.

Descripción de la minuta

La minuta de la legisladora estima que la adición de un segundo párrafo de la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal obedece a un reclamo generalizado de todos aquellos propietarios de motocicletas que hacen uso de carreteras y autopistas donde se cobra peaje, ya que si bien es cierto de que dichos vehículos cuentan con dos ejes, estos tienen un peso muy inferior al que tiene un automóvil y por ende, causan menos deterioro a la carpeta asfáltica, además de que las motocicletas circulan en dos ruedas, por lo que el área de contacto contra el pavimento es mucho menor que la que tiene un automóvil de cuatro llantas, por lo que aquellas personas que utilizan la motocicleta como modo de transporte por carreteras federales donde se cobra peaje, consideran que es injusto que paguen la misma tarifa que la que paga un vehículo de más peso, más llantas y más plazas.

En ese sentido, la minuta de mérito considera necesario actualizar las disposiciones legales que requiera el sector y que respondan a las necesidades de los usuarios de carreteras y autopistas por los que se cobra peaje, dando claridad al mandamiento contenido en la ley de la materia, por lo que se estima procedente adicionar un segundo párrafo de la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para que las motocicletas paguen el 50 por ciento del peaje que pagan los automóviles, sin pasar por alto el hecho de que se tendrán que realizar modificaciones a todas las casetas de cobro en el país para posibilitar la distinción entre automóviles y motocicletas, incluso habilitando casetas especiales para las motocicletas, por lo que también se propone modificar el artículo Primero Transitorio, a fin de establecer un periodo de tiempo razonable para aplicar los mecanismos necesarios para implementar dicha reforma, equivalente a los 180 días naturales siguientes a la publicación del decreto en el Diario Oficial de la Federación.

Consideraciones de la comisión

La Comisión de Transportes que suscribe considera que el esquema de carreteras concesionadas ha posibilitado una asociación financiera de carácter público-privada en donde los recursos públicos permiten que el resto de la inversión, aportada por empresarios privados y bancos que les otorgan créditos, sea recuperable y obtenga un rendimiento dentro del plazo de la concesión.

Esta participación del capital privado en el ramo carretero se ha convertido en un instrumento de importancia para el financiamiento, desarrollo y operación en dicho sector, cuyo objeto ha sido dotar eficientemente al país con vías de comunicación terrestres, elevar la cobertura y calidad de los servicios, y al mismo tiempo generar beneficios sociales. Es así que en los últimos años las autopistas y puentes de cuota han contribuido de forma considerable en el desarrollo económico del país, participando en el proceso de integración nacional.

Por su parte, el concesionario desarrolla un esquema de negocio basado en la tarifa promedio máxima fijada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entidad que ha tenido especial cuidado en fijar ese límite con base en las características de la vía, en las condiciones económicas de la zona de que se trate y con la capacidad de pago demostrada por los diferentes segmentos del mercado.

No debe soslayarse que el pago de la tarifa de peaje por el uso de la infraestructura carretera es necesario, toda vez que los recursos obtenidos por este concepto se utilizan para el pago de la inversión, operación y mantenimiento de las autopistas, esto con el objeto de que el concesionario esté en condiciones de proporcionar un servicio de calidad.

Al respecto, las tarifas de peaje para cada tipo de vehículo se determinan por los costos derivados de la prestación de servicios carreteros. Los costos de administración, operación (que incluye señalización, comunicación, servicio médico, pintura, grúas, seguros, sanitarios, torres de auxilio, recolección de cuotas, etcétera) y obligaciones fiscales, son asignados de manera uniforme entre los diferentes tipos de usuarios. Los costos de mantenimiento mayor y menor y los costos de modernización de las autopistas, sin embargo, se asignan por el factor de daño que los vehículos ocasionan a la carpeta asfáltica de las autopistas.

Sin embargo, aunque en la mayoría de los casos el desgaste de las carreteras es proporcional al número de ejes por la relación de éstos con el peso de los vehículos, este argumento no aplica para el caso de las motocicletas, pues éstas cuentan con 2 ejes al igual que los automóviles, camionetas pickups y vagonetas, en cuyo caso todos pagan una misma tarifa de peaje.

Se ha demostrado que las motocicletas desgastan proporcionalmente menos las carreteras, en comparación con los automóviles y las vagonetas y por lo tanto, el que las motos paguen el mismo peaje que los otros vehículos de 2 ejes, resulta inequitativo, pues tienen un peso menor; el material de los neumáticos de las motos, al ser más blando desgasta menos que los neumáticos del resto de los vehículos y, el área de los neumáticos de las motos es menor que el de los automóviles o vagonetas, lo que reduce en 70 por ciento el área de contacto contra el pavimento, con un peso promedio de 300 kilogramos, mientras que el de un automóvil es de mil 500 kilogramos.

Esto significa que la motocicleta provoca mucho menor deterioro a la carpeta asfáltica que cualquier otro medio de transporte y por sus dimensiones y capacidades motrices representa menores asentamientos de tránsito.

Sin embargo, como lo menciona la colegisladora en la minuta en análisis, para que la medida propuesta sea aplicable, sería necesario que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes modifique las disposiciones administrativas aplicables, así como los elementos técnicos en todas las casetas de cobro en el país para posibilitar la distinción entre automóviles y motocicletas, incluso habilitando casetas especiales para las motocicletas, por lo que la Comisión de Transportes que dictamina considera conveniente la modificación que plantea la Colegisladora al artículo Primero Transitorio del proyecto de decreto, a fin de establecer un periodo de 180 días naturales para aplicar los mecanismos necesarios para implementar dicha reforma, posterior a la publicación del decreto en el Diario Oficial de la Federación.

Lo anterior propiciará que las motocicletas paguen un peaje justo y proporcional al desgaste que éstas causan a las autopistas y dar un impulso al turismo nacional e internacional en nuestro país para todos aquellos viajeros que lo hacen a través de motocicletas, sin contar que también se agilizará el tránsito en estas vías de comunicación al favorecer el uso de vehículos de menores dimensiones en viajes cortos.

Por lo antes expuesto, los integrantes de la Comisión de Transportes consideran adecuado aprobar la iniciativa materia de este dictamen, por lo que someten a la consideración del Pleno de esta H. Asamblea, para los efectos de la fracción A del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el siguiente proyecto de

Decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se **adiciona** un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o....

...

I. a VII....

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles; y

IX....

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Sala de comisiones de la honorable Cámara de Diputados, a 13 de marzo de 2012.

La Comisión de Transportes, diputados:Javier Gil Ortiz (rúbrica), presidente; Cuauhtémoc Salgado Romero (rúbrica), Nicolás Carlos Bellizia Aboaf, Benjamín Clariond Reyes Retana (rúbrica), Paula Angélica Hernández Olmos (rúbrica), Pedro Ávila Nevárez, Francisco Lauro Rojas San Román, Silvio Lagos Galindo (rúbrica), José Antonio Arámbula López, Alfredo Javier Rodríguez Dávila (rúbrica en contra), Celia García Ayala, Guillermo Cueva Sala (rúbrica), secretarios; Leobardo Soto Martínez (rúbrica), Sergio Lobato García (rúbrica), María Elena Perla López Loyo, Hugo Héctor Martínez González (rúbrica), Heliodoro Carlos Díaz Escárraga (rúbrica), Óscar Román Rosas González, Ricardo Urzúa Rivera (rúbrica), Jesús Gerardo Cortez Mendoza (rúbrica), Sergio Octavio Germán Olivares (rúbrica), César Mancillas Amador (rúbrica), Carlos Martínez Martínez (rúbrica), Adolfo Rojo Montoya, Ignacio Téllez González (rúbrica), Francisco Arturo Vega de Lamadrid (rúbrica), Héctor Hugo Hernández Rodríguez, Samuel Herrera Chávez, Ifigenia Martha Martínez y Hernández (rúbrica), Ángel Aguirre Herrera.»

28-03-2012

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 265 votos en pro, 0 en contra y 1 abstención.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 28 de marzo de 2012.

Discusión y votación, 28 de marzo de 2012.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Tiene la palabra, por cinco minutos, el diputado Alejandro del Mazo Maza, para fundamentar el dictamen, de conformidad con el artículo 104, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

El diputado Alejandro del Mazo Maza: Con su permiso, señor presidente. Primero que nada, quisiera saludar a todos los amigos motociclistas que el día de hoy nos acompañan, para ver esto hecho una realidad. Muchas gracias por acompañarnos.

Compañeras diputadas y compañeros diputados, la presente iniciativa se encuentra en la última etapa de su proceso legislativo; consiste en ofrecer un cobro justo para los usuarios de motocicletas que circulan dentro de las carreteras de cuota en nuestro país, porque como todos sabemos actualmente la ley no establece la diferencia de cuotas para autos y motocicletas, si ya de por sí tenemos de las carreteras más caras a nivel mundial por kilómetro recorrido.

El decreto adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para establecer que las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que pagan los automóviles.

El 11 de octubre de 2011, en esta Cámara, se aprobó este proyecto con 371 votos a favor y por otra parte, el 8 de diciembre de 2011, la Cámara de Senadores aprobó dicha propuesta con 75 votos a favor, lo que representa sin duda alguna el consenso, el diálogo, pero fundamentalmente el gran interés de los distintos grupos parlamentarios reflejado en un fin común, un pago justo para los motociclistas.

Justo porque los autos desgastan tres veces más que las motos, justo porque apoyan la economía de los motociclistas, justo porque fomenta el motociclismo como un medio alternativo de transporte, el cual eficiente la vialidad y resulta más amigable con el medio ambiente.

No quiero omitir que el proyecto original aprobado en esta Cámara únicamente tuvo una modificación en cuanto a su artículo transitorio, para que entrara en vigor a los 180 días después de su publicación en el Diario Oficial.

Resulta muy importante votar a favor de esta iniciativa, porque se necesitan fomentar nuevas formas de transporte más eficiente; si pudiéramos tan solo sustituir el 10 por ciento de los autos en la zona metropolitana del valle de México por motocicletas, se eficientaría en 40 por ciento la vialidad.

Además, compañeros diputados y compañeras diputadas, tenemos en nuestras manos el favorecer el uso de un medio de transporte que impacta menos en el medio ambiente, ya que la motocicleta emite 65 por ciento menos de dióxido de carbono en comparación a un automóvil.

Además, les quiero comentar que el fomentar el tema del motociclismo y que se pague la mitad y que se pague el 50 por ciento del peaje sería una medida para fomentar también el turismo y que exista más turismo nacional e internacional que pudiera recorrer nuestros estados, que pudiera recorrer el mundo maya que representamos en cinco bellos estados.

Fomentar el motociclismo es una alternativa justa y es una alternativa que con su apoyo la vamos a lograr y la vamos a hacer realidad. Muchas gracias.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Está a discusión en lo general y en lo particular. Se han inscrito tres oradores para hablar a favor del dictamen. El diputado José María Torres Robledo, la diputada María de la Paz Quiñones Cornejo y el diputado Emilio Serrano.

Tiene la palabra el diputado José María Torres Robledo, del Partido de la Revolución Democrática, hasta por tres minutos.

El diputado José María Torres Robledo: Con su permiso, diputado presidente. El presente dictamen que discutimos el día de hoy referente a la diferenciación en el peaje que pagarán en las autopistas de cuota los automóviles y las motocicletas, hace justicia a un importante sector de ciudadanos que transita por estas vías de comunicación.

Esta demanda planteada por los motociclistas para pagar una tarifa de peaje justa, tenía largo tiempo expuesta y solo hasta el día de hoy es que nos hemos puesto de acuerdo para escucharla y concretarla mediante esta iniciativa.

Después de mucho tiempo en el que los funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se opusieron a escuchar las demandas a favor de esta diferenciación tarifaria, en el que expresaron argumentos, o más bien pretextos, para hacer oídos sordos ante demandas tan sensatas, por fin estamos en condiciones de responder favorablemente a este importante sector de nuestra sociedad.

Nos congratulamos de poder coadyuvar a la mejora en la fijación de tarifas de peaje más justas, que conducen al cobro equilibrado de tarifas para vehículos de tan distintas características físicas de peso y dimensiones que a todas luces daña o afecta en menor proporción, los pavimentos.

La fracción del Partido de la Revolución Democrática votará a favor de este justo dictamen. Es cuanto, señor presidente, muchas gracias.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Tiene la palabra la diputada María de la Paz Quiñones Cornejo, del Partido Revolucionario Institucional, hasta por tres minutos.

La diputada María de la Paz Quiñones Cornejo: Con su permiso, diputado presidente. Honorable asamblea, amigos motociclistas que nos están acompañando el día de hoy, vengo a solicitar su voto a favor para la minuta que se pone a consideración de todos ustedes, en virtud de que ya ha recorrido un largo trayecto legislativo, como ustedes bien lo saben y como lo mencionó el compañero diputado Alejandro del Mazo Maza. Ya es necesario que las motocicletas que recorren las autopistas de cuota de todo el país paguen el 50 por ciento de peaje, tal y como ocurre en otras naciones, con las cuales México tiene diferentes acuerdos comerciales.

El promover el uso de vehículos que generen una menor cantidad de contaminantes es también una de las prioridades de nuestro país.

Al establecerse una tarifa diferenciada para las motocicletas, estamos respondiendo también al comportamiento y las necesidades de la sociedad, ya que este medio de transporte ha tomado un papel preponderante, lo que se traduce en mayores beneficios para las economías locales al generar menos emisiones dañinas a la atmósfera y a la vez se atienden las demandas de los usuarios del transporte.

Es notoria la inequidad que existe entre la tarifa que paga un automóvil y una motocicleta, ya que se cobra lo mismo por igual recorrido y ruta, aunque es menor el desgaste de la superficie de rodamiento que provocan.

Por lo anterior, consideramos que la reforma del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal como lo dictaminó la Comisión de Transportes de esta honorable Cámara, responde a una necesidad muy clara de nuestra sociedad en esta materia. Muchas gracias por su atención, compañeras y compañeros y un voto a favor. Gracias.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Tiene la palabra el diputado Emilio Serrano, del Partido de la Revolución Democrática, para hablar a favor.

El diputado Emilio Serrano Jiménez: Muchas gracias, con su venia, diputado presidente. Saludo con afecto a quienes practican el motociclismo y que nos honran con su presencia; ojalá y un día tuviéramos todos la oportunidad de conducir en motocicleta, porque contaminaríamos menos, haríamos menos tiempo para llegar a nuestro destino.

Sin embargo, ése es un principio y creo que no bastaría con que se redujeran las cuotas para quienes se trasladan en motocicleta y pasan por las autopistas, que por cierto son una porquería: descuidadas, abandonadas, llenas de baches, llenas de peligro.

No se debería de cobrar el peaje ni a los motociclistas ni a los automovilistas. Tiene años, muchos años que se está cobrando y sin embargo, ¿por qué transitamos por las autopistas? Se supone que por comodidad y seguridad y sin embargo, no se tiene ni lo uno ni lo otro; todas las autopistas, todas las del país, vayamos al norte, vayamos al sur, al oriente, al poniente, a Tabasco, a Guadalajara, a San Luis, a Zacatecas, a Michoacán, a Yucatán, a Veracruz, a Oaxaca, de veras están llenas de peligros.

¿Cuántos diputados no se han accidentado en las autopistas e inclusive familiares han perdido la vida, porque están en malas condiciones? Si no hay seguridad, si no hay comodidad, ¿por qué pagamos el peaje? Creo que aquí debería de poner orden la Cámara de Diputados, ¿cuántos miles y miles de millones se recaudan por el peaje? Muchos, muchos miles de millones de pesos, ¿y qué se hace con ese dinero? ¿Se les da verdadero mantenimiento a las autopistas? No es cierto, son un desastre.

Por eso es que he propuesto que mientras esté en reparación un tramo de autopista no se pague la caseta.

Ojalá y que de veras se quite el peaje para los automovilistas, pero principalmente para los motociclistas; ojalá y votemos a favor, y vamos porque se quite el peaje. Es cuanto, diputado presidente.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Perdón, Emilio. El diputado Omar Fayad desea hacerte una pregunta, ¿la aceptas, Emilio?

El diputado Emilio Serrano Jiménez: Si señor, con mucho gusto.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Tiene usted la palabra, señor diputado.

El diputado Omar Fayad Meneses(desde la curul): Gracias, señor presidente. Emilio, primero decirte que comparto la mayoría de los argumentos que has esgrimido esta tarde en la tribuna y les digo a los compañeros que han impulsado esta iniciativa, que son amantes de andar en motocicleta, que esta tarde nos acompañan y a quienes saludo con afecto y con respeto, que me sumo a la misma. Contarán con mi voto a favor.

Pero quería preguntarte algo, por los argumentos esgrimidos y hacerlo del conocimiento de la mayoría de los diputados de esta Cámara; no sé si sepas que existe una iniciativa que se inició el Senado de la República, con todo el contenido de lo que aquí has señalado, tratando de exigir que aquellas carreteras en el país que son de cuota y que no reúnen las características necesarias del estado que guardan y el mantenimiento que se les da, no deben de pagar los ciudadanos ninguna cuota, por ninguna carretera que tenga carriles cerrados, que tenga baches o que no tenga las condiciones necesarias para ser transitada.

Aquí está la iniciativa en la Cámara de Diputados, vino del Senado, fue aprobada por la mayoría del Senado y aquí ha dormido el sueño de los justos. Los invito, compañeras y compañeros diputados, que además de que hoy aprobemos esta iniciativa, le dé la Cámara curso a esa que mandó el Senado de la República.

Te preguntaba Emilio, porque coinciden todos tus argumentos con esta iniciativa del Senado, y cómo darle vida a esta iniciativa que la Comisión de Comunicaciones ha detenido en esta Cámara, e incluso muchos de los que hoy seguramente aparecerán en el tablero —porque hay gente presente que los viene a ver—, en contrasentido va a saber que han votado en contra, la minuta que ya contenía estas disposiciones. Es cuanto, presidente. Muchas gracias.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Sí, Emilio.

El diputado Emilio Serrano Jiménez: Muchas gracias por su pregunta, diputado Fayad. Desconozco la iniciativa que viene del Senado, no soy de la Comisión de Comunicaciones; sin embargo, los argumentos que usted esgrime son válidos, son muy válidos y ojalá y que de veras aquí en esta Cámara lo tomemos en cuenta para ya terminar con la simulación, con el abuso.

No se puede creer —sin embargo es una realidad—, que la autopista que va a Oaxtepec-Cuautla, que es solamente en dos sentidos, una sola vía en dos sentidos, sea carísima; se pagan dos autopistas, dos casetas y sin embargo, no se puede considerar que sea autopista, porque —repito— es una sola vía con dos carriles y resulta peligrosísimo y se va a vuelta de rueda y lo que puede durar 15 minutos en transitarse, a veces es hasta dos horas.

No es posible que tengamos esas autopistas, esas carreteras de cuota con un servicio tan malo; no son rápidas, son peligrosas y muy incómodas.

Repito, ¿cuántos accidentes no se han tenido en esas autopistas?

Compañeras, compañeros diputados, hay que poner orden, está en nuestras manos, de veras hagamos leyes buenas. Muchas gracias. No sé si con eso quedó contestada su pregunta, diputado Fayad.

El diputado Omar Fayad Meneses (desde la curul): Sí, gracias diputado.

El diputado Emilio Serrano Jiménez: Gracias, diputado presidente.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Agotada la lista de oradores, consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular.

La Secretaria diputada Laura Arizmendi Campos: Por instrucciones de la Presidencia, en votación económica se consulta a la asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general y en lo particular. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Suficientemente discutido en lo general y en lo particular. Se pide a la Secretaría abra el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular.

La Secretaria diputada Laura Arizmendi Campos: Háganse los aviso a que se refiere el artículo 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular.

(Votación)

Ciérrese el sistema electrónico de votación. De viva voz.

El diputado Mariano Quihuis Fragoso (desde la curul): A favor.

La Secretaria diputada Laura Arizmendi Campos: Gracias. Señor presidente, le informo que se han emitido 265 votos a favor, 0 en contra y 1 abstención.

El Presidente diputado Guadalupe Acosta Naranjo: Aprobado en lo general y en lo particular por 265 votos el proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Pasa al Ejecutivo, para sus efectos constitucionales.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DECRETO por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Artículo Único.- Se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o.- ...

...

I. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

IX. ...

TRANSITORIO

Único.- El presente Decreto entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

México, D. F., a 28 de marzo de 2012.- Sen. **Jose Gonzalez Morfin**, Presidente.- Dip. **Guadalupe Acosta Naranjo**, Presidente.- Sen. **Martha Leticia Sosa Govea**, Secretaria.- Dip. **Gloria Romero León**, Secretaria.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a catorce de mayo de dos mil doce.-

Felipe de Jesús Calderón Hinojosa.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Alejandro Alfonso Poiré Romero.-** Rúbrica.