

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 PARA REDUCIR O ELIMINAR EL PAGO DE CASSETAS DE PEAJE A USUARIOS COTIDIANOS O COLINDANTES A LAS CASSETAS

El que suscribe, Juan Zepeda, Senador de la República en la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y el artículo 8, fracción I del Reglamento del Senado de la República, somete a consideración de esta Soberanía la siguiente **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 PARA REDUCIR O ELIMINAR EL PAGO DE CASSETAS DE PEAJE A USUARIOS COTIDIANOS O COLINDANTES A LAS CASSETAS**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Planteamiento del problema

México cuenta con 378,923 km de carreteras que se integran por autopistas, caminos rurales y brechas que permiten la conectividad entre -prácticamente- todas las poblaciones del país con independencia del número de habitantes con que cuenten y su relevancia económica.

El transitar por esas carreteras es un derecho de todas las personas consagrado en el artículo 11 de nuestra Carta Magna, especialmente cuando ese tránsito implica ejercer otros derechos como el del trabajo o la educación. En este sentido, se vuelve una obligación del Estado el garantizar el libre ejercicio de este derecho, así como la seguridad e integridad de quienes transiten por las vialidades de nuestro país.

No obstante, varios problemas amenazan o merman el libre tránsito de particulares en México. El más significativo es el costo que representa acceder a las carreteras de cuota debido a una falta de vialidades o medios de transporte alternativos eficaces, especialmente para la gente que se desplaza diariamente entre estados o municipios de su propia entidad por trabajo o por su educación.

Esta situación da origen a la presente propuesta que tiene como fin la creación y aprobación de un plan tarifario que permita reducir el costo o eximir del pago de peajes a los usuarios cotidianos de estas vialidades.

II. Argumentación

El artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra en su texto, el derecho humano al libre tránsito:

Artículo 11. Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

De igual manera, este derecho está plasmado en el artículo 22 del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, así como en el numeral 12 de la Convención Americana de Derechos Humanos (Pacto de San José) que se señalan respectivamente:

22.1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.

12.1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.

Sin embargo, en estos marcos, el ejercicio del derecho de tránsito no es ilimitado. Tanto el artículo 22.3 de la Convención Americana y el artículo 12.3 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos establecen que las restricciones a este derecho deben ser legales, por motivos de orden y seguridad públicos, moral y salud públicas o los derechos y libertades de terceros.¹

De lo anterior podemos entender que las únicas restricciones a este derecho que permiten los pactos internacionales son aquellas que tengan como finalidad *la protección de bienes jurídicos de gran importancia para el Estado de derecho, como es la seguridad nacional o los derechos de terceros*. No obstante que el cobro de peaje en autopistas concesionadas pudiera considerarse un derecho de terceros, ni el artículo 11 de la Ley Suprema mexicana, ni los tratados internacionales otorgan facultad alguna al Estado o a los particulares para cobrar peajes a las personas que hagan uso de las vialidades del país.

Entonces, si bien el derecho al libre tránsito no se extiende a los medios de los particulares para ejercitarlo como lo son los vehículos automotores, **es imposible concebir que el mismo pueda ejercerse de otra forma, sobre todo cuando las distancias a recorrer son largas y la falta de vialidades alternas o medios de transporte público de calidad y seguro son escasas o inexistentes, siendo además obligación del Estado mexicano garantizar el**

¹ Martínez, J. (2015). Derecho al libre tránsito. 21-01-2020, de PERSEO Sitio web: http://www.pudh.unam.mx/perseo/category/derecho-al-libre-transito-inconstitucionalidad-del-articulo-97-de-la-ley-de-migracion/#_ftnref6

ejercicio de los derechos consagrados en nuestra Constitución Política y en los tratados internacionales en materia de derechos humanos de los que México es parte.

Aunque el establecimiento de casetas de cobro en los caminos y puentes concesionados está reglamentado en el orden jurídico nacional y éstas tengan la finalidad de que las empresas concesionarias recuperen su inversión por haber construido la vialidad, es un hecho que para algunas poblaciones cercanas a las casetas de peaje, el tener que pagar diariamente para ejercer su derecho a transitar por estos caminos con el fin de llegar a su fuente de trabajo, escuela o realizar cualesquiera otras actividades del día a día, tiene un impacto negativo en su economía. Y es que, con frecuencia, **no existe una vía alterna para que los pobladores puedan desplazarse, dejando a las personas sin opción viable para llevar a cabo sus actividades diarias, de las cuales, en muchos casos, depende su subsistencia.**

Tal es el caso de pobladores de municipios mexiquenses como Ecatepec, Texcoco, Chalco e Ixtapaluca, entre otros, que trabajan en la Ciudad de México y deben trasladarse diariamente entre áreas geográficas a distintos niveles, entre estados y municipios. Esta gente se traslada, principalmente, por casos de movilidad cotidiana, la cual se define por prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia, donde los dos principales propósitos son el trabajo y el estudio.

Para estas personas, los pagos en casetas deberían cancelarse o deberían contar con un programa tarifario especial para residentes, estudiantes o trabajadores que pueda apoyar su economía frente a la falta de medios de transporte público eficientes.

Al respecto, debe indicarse que la situación descrita ha originado que en distintas ocasiones la presentación de propuestas legislativas que atiendan el problema; sin embargo, cuando una propuesta con esta intención ha sido presentada, los gobiernos en el poder han argumentado que el hecho de pagar peaje para hacer uso de los sistemas carreteros de cuota trae consigo beneficios como seguridad y eficiencia para los usuarios.

Aunque en algunos casos eso es cierto, hay muchas carreteras de cuota que se encuentran entre las más peligrosas del país y donde a pesar de los altos costos de peaje, la seguridad

para los usuarios no ha podido ser garantizada. Partiendo de este considerando, si una vía de cuota es insegura, los tramos o vías federales exentos de pagos y vigilancias se vuelven más inseguros. La gente no debería arriesgar su seguridad.

Ejemplo de esto lo encontramos el pasado 7 de enero del año en curso, cuando fueron reportados los robos de cuatro vehículos de particulares en carreteras del estado de Puebla. Tres de ellos ocurrieron sobre la Puebla – Tehuacán en los tramos que comprenden de Tecamachalco a San Salvador Huixcolotla, y de Tecamachalco-Tochtepec.

Aunado a esto, entre enero y octubre de 2018, “la Policía Federal informó que se registraron 263 asaltos en carreteras federales de toda la República. De ese total, 112 asaltos, es decir, casi la mitad (el 42.6%), fueron en contra de vehículos particulares (66), y contra autobuses de pasajeros (46).”²

Pagar un peaje no es garantía de que los usuarios tendrán un viaje seguro; pese a eso, hay quienes se ven obligados a pagar las cuotas diariamente para satisfacer sus necesidades y obligaciones laborales. En este sentido, obligar a la ciudadanía a transitar por carreteras libres de pago que no garantizan su seguridad e integridad es algo que debemos corregir además de impulsar la creación y operación de medios de transporte público dignos y eficientes.

III. Antecedentes

El Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional (PRI) en el Senado presentó el 30 de abril del 2002 un Punto de Acuerdo por el que se exhortó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a Caminos y

² Ureste, M. (2018). Toma precauciones en vacaciones: estas son las carreteras federales con más asaltos. 01.02 2020, de Animal Político, sitio web: <https://www.animalpolitico.com/2018/12/carreteras-asaltos-vacaciones/>

Puentes Federales (CAPUFE) a exentar a todos los residentes que sean propietarios de vehículos del pago de las tarifas del Puente Zacatal, ubicado en Isla del Carmen, Campeche.

En la LX Legislatura, el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN) en el Senado de la República presentó el 24 de abril del 2007, un Punto de Acuerdo por el que se exhortó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a eliminar o reubicar la caseta de cobro de la carretera Tihuatlán-Tuxpan, en el municipio de Tuxpan, Veracruz.

El 30 de abril del 2013, fue aprobado por el pleno de la Cámara de Diputados, un Punto de Acuerdo presentado por el diputado Jorge Rosiñol Abreu, del Grupo Parlamentario del PAN y dictaminado positivamente por las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público, y de Transportes, exhortando a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y a la Dirección General de CAPUFE, a eximir el cobro de peaje de la plaza 164 del Puente Zacatal, ubicada en Isla del Carmen, Campeche.

Aunado a esto, el 12 de febrero de 2015, fue aprobada y dictaminada por el pleno de la Cámara de Diputados una iniciativa que reformaba la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para crear esquemas tarifarios o exenciones a residentes, tendientes a otorgar beneficios de peaje.

La iniciativa fue congelada; para desecharla se argumentó que obligar a los concesionarios a otorgar esquemas de exención o beneficios en los casos en que no existan rutas alternas, podría generar desequilibrios financieros, ya que esto conlleva a reducir la capacidad de ingreso de las Concesiones y, por ende, la capacidad de hacer frente a las obligaciones que les aplica el Título de Concesión. Empero, esto dependería de la elasticidad de la demanda que tenga cada caseta en particular, para lo cual es necesario hacer diversos estudios estadísticos que no están actualizados. Entre mayor sea la demanda de la caseta, menor será el impacto para la economía de las concesionarias.

Por lo anterior, la siguiente iniciativa tiene como objeto reformar el artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con el fin de brindar protección económica a los habitantes de los municipios y localidades cercanos a puentes y casetas de cobro que se ven obligados a hacer uso de éstos por necesidad y falta de medios de transporte y vías alternas gratuitas, seguras y eficaces para llegar a sus destinos.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRASNPORTE FEDERAL	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 5.- ...</p> <p>...</p> <p>I a VII. ...</p> <p>VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p>Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y</p>	<p>Artículo 5.- ...</p> <p>...</p> <p>I a VII. ...</p> <p>VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p>Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles; y los automovilistas que acrediten, con una constancia expedida por la autoridad municipal correspondiente, su residencia en las localidades cuyos Municipios sean colindantes del tramo carretero donde se ubique una Caseta de Peaje, o que demuestren con una constancia laboral o académica la necesidad de movilidad cotidiana en alguna Caseta o Casetas de</p>

	Peaje, serán acreedores de la reducción del costo o la exención del pago de peajes que determine la Secretaría.
--	--

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Soberanía la siguiente

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 PARA REDUCIR O ELIMINAR EL PAGO DE CASETAS DE PEAJE A USUARIOS COTIDIANOS

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforma la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes, y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

Artículo 5.- ...

...

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 los automovilistas que acrediten, con una constancia expedida por la autoridad municipal correspondiente, su residencia en las localidades cuyos Municipios sean colindantes del tramo carretero donde se ubique una Caseta de Peaje, o que demuestren con una constancia laboral o académica la necesidad de movilidad cotidiana en alguna Caseta o Casetas de Peaje, serán acreedores de la reducción del costo o la exención del pago de peajes que determine la Secretaría.

TRANSITORIO

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

**Sen. Juan Zepeda
LXIV Legislatura
10 de febrero de 2020**