

**Comisiones Unidas de Comunicaciones
de Transportes y de Infraestructura
Martes 29 de noviembre de 2016**

[Apertura de la reunión](#)

[Acuerdo de las Juntas Directivas de las comisiones, con formato para la comparecencia](#)

[Intervención del titular de la SCT, Gerardo Ruiz Esparza](#)

Primera ronda de preguntas y respuestas

[Cynthia Gissel García Soberanes, PES, respuesta del secretario](#)

[Salvador Zamora Zamora, PMC, respuesta del secretario](#)

[Blanca Margarita Cuata Domínguez, Morena, respuesta del secretario](#)

[Francisco Alberto Torres Rivas, PVEM, respuesta del secretario](#)

[Lluvia Flores Sonduk, PRD, respuesta del secretario](#)

[Claudia Sánchez Juárez, PAN, respuesta del secretario](#)

[Rosa Guadalupe Chávez Acosta, PRI, respuesta del secretario](#)

Segunda ronda de preguntas y respuestas

[Cynthia Gissel García Soberanes, PES, respuesta del secretario](#)

[Jonadab Martínez García, PMC, respuesta del secretario](#)

[Concepción Villa González, Morena, respuesta del secretario](#)

[Mario Machuca Sánchez, PVEM, respuesta del secretario](#)

[Arturo Santana Alfaro, PRD, respuesta del secretario](#)

[Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza, PAN, respuesta del secretario](#)

[José Lorenzo Rivera Sosa, PRI, respuesta del secretario](#)

Tercera ronda de preguntas y respuestas

[Gonzalo Guízar Valladares, PES, respuesta del secretario, comentario del diputado](#)

[Ángel García Yáñez, PNA, respuesta del secretario](#)

[Jonadab Martínez García, PMC, respuesta del secretario](#)

[Renato José Molina Arias, Morena, respuesta del secretario](#)

[José Alberto Couttolenc Buentello, PVEM, respuesta del secretario](#)

[Eva Florinda Cruz Molina, PRD, respuesta del secretario](#)

[Baltazar Martínez Montemayor, PAN, respuesta del secretario](#)

[Yahleel Abdala Carmona, PRI, respuesta del secretario](#)

Ronda de comentarios

[Ángel García Yáñez, PNA](#)

[Jonadab Martínez García, PMC](#)

[Renato Josafat Molina Arias, Morena](#)

[Omar Noé Bernardino Vargas, PVEM](#)

[Carlos Hernández Mirón, PRD](#)

[Alfredo Javier Rodríguez Dávila, PAN](#)

[Daniel Torres Cantú, PRI](#)

[Comentario final del secretario](#)

[Clausura de la comparecencia](#)

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Buenas tardes. Secretario de Comunicaciones y Transportes, maestro Gerardo Ruiz Esparza sea usted bienvenido a esta Cámara de Diputados. El diputado Baltazar Hinojosa Ochoa, presidente de la Comisión de Infraestructura; el diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila, presidente de la Comisión de Transportes; señoras y señores legisladores tenemos un registro previo de 47 diputados pertenecientes a las Comisiones de Comunicaciones, de Transportes y de Infraestructura, por tanto hay quórum y se abre la reunión.

Para dar cumplimiento al acuerdo aprobado por la Cámara de Diputados en la sesión celebrada el 20 de septiembre de 2016, relativo a las comparecencias en comisiones de funcionarios de la Administración Pública Federal y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 69 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 7 numeral 4 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos comparece el maestro Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones y Transportes a efecto de ampliar el análisis correspondiente al IV Informe de Gobierno del presidente de la República en materia de comunicaciones y transportes.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Conforme a los resolutivos de acuerdo a las Juntas Directivas de las Comisiones de Comunicaciones, de Transportes y de Infraestructura relativo a la presente comparecencia esta se desahogará de la siguiente manera:

Estará copresidida por los presidentes de las tres comisiones conforme al orden siguiente: apertura de la reunión, toma de protesta del ciudadano secretario y primera ronda de intervenciones a cargo de su servidora. Segunda ronda de intervenciones a cargo del diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila, presidente de la Comisión de Transportes. Tercera ronda de intervenciones, ronda de comentarios finales y clausura de la reunión a cargo del diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa, presidente de la Comisión de Infraestructura.

Las rondas de preguntas y respuestas se llevarán a cabo en orden decreciente de acuerdo a la integración de los grupos parlamentarios y será exclusivamente referente a las materias de cada comisión.

Los diputados deberán desahogar la pregunta en un máximo de tres minutos, en consecuencia el secretario Ruiz Esparza dará contestación a cada una de ellas también en un tiempo máximo de tres minutos.

La ronda de comentarios finales de cada grupo parlamentario representado en cualquiera de las tres comisiones se llevará a cabo también en orden ascendente hasta por tres minutos. Finalizando este apartado de comentarios se procederá a la clausura de la reunión sin más trámite.

Para dar cumplimiento al segundo resolutivo del acuerdo aprobado en estas comisiones me permito tomar la protesta correspondiente al señor secretario ciudadano Gerardo Ruiz Esparza.

Hago de su conocimiento que comparece ante esta soberanía bajo protesta de decir verdad de conformidad con el artículo 69 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,

así como de la fracción III del artículo 163 del Reglamento de la Cámara de Diputados. Solicito al ciudadano Gerardo Ruiz Esparza ponerse de pie.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Ciudadano Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones y Transportes en los términos de lo dispuesto por el artículo 69 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos protesta, usted, decir verdad ante estas Comisiones Unidas de Transporte, de Comunicaciones y de Infraestructura de la Cámara de Diputados a las que comparece con motivo del análisis del IV Informe de Gobierno del Estado en el que guarda la Administración Pública Federal presentado por el ciudadano presidente de la República.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Sí, protesto.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Enterado usted de los alcances y consecuencias de ello y para los efectos del artículo 93 Constitucional si así no lo hiciere que la nación se lo demande. Tome asiento, por favor señor secretario. A continuación, concedo el uso de la voz al maestro Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones y Transportes hasta por diez minutos.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias. Buenas tardes tengan todas y todos ustedes. Un gusto estar aquí. Estimada diputada presidenta de la Comisión de Comunicaciones, diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco; señor presidente de la Comisión de Transportes, diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila; señor presidente de la Comisión de Infraestructura, señor diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa; señoras, señores secretarios integrantes de estas honorables comisiones legislativas.

Es muy grato para un servidor comparecer ante esta soberanía en el marco de la Glosa del IV Informe de Gobierno del señor presidente de la República, licenciado Enrique Peña Nieto.

La sociedad es cada vez más activa, participativa y exigente frente a los nuevos retos políticos, económicos y sociales. La sociedad del siglo XXI le exige a todas las autoridades estar más cerca de ella físicamente y mejor comunicada por todos los medios existentes.

Me refiero no solamente a las autoridades gubernamentales y políticas, sino también a las magisteriales, a las empresariales e incluso a las sociales.

Este elevado fin nos ha inspirado en la SCT desde el inicio de esta administración unir más y mejor a los mexicanos por aire, por mar, por tierra y a través de las telecomunicaciones ha sido uno de nuestros mayores propósitos.

Sabemos que vamos en la ruta adecuada, aunque también estamos conscientes de que nos falta mucho por hacer. Debemos encontrar nuevos y eficaces mecanismos de comunicación entre gobierno y sociedad que nos vinculen más, que nos identifiquen más y que nos permitan entendernos mejor. Que la sociedad se sienta bien atendida y las autoridades se sientan entendidas.

Es por ello, que ante la exigencia por parte de la sociedad de que la autoridad actúe con transparencia y apego a la legalidad hemos tratado que todos los programas de SCT se manejen ante la opinión pública como un libro abierto.

Poniendo al alcance de cualquier ciudadano a través de diversos medios, principalmente en el portal de transparencia de SCT los proyectos, las licitaciones, los contratos y el ejercicio del

gasto público hacemos un gran esfuerzo por dar a la sociedad todos los elementos de información que le permitan conocer las bases de nuestras decisiones y de nuestro actuar.

Trabajamos en SCT desde el primer día no solo para unir y comunicar mejor a la sociedad, sino también para transformar a México en una plataforma logística global con un claro objetivo que nuestro país cuente con una moderna infraestructura de movilidad y conectividad ágil, segura y oportuna que acerque ciudades y poblados y que interconecte a nuestros centros industriales con los mercados en el menor tiempo posible.

Para lograr este importante objetivo pusimos en operación el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018, el PNI, el cual con visión logística tiene el objetivo de aprovechar las múltiples ventajas competitivas de México.

A continuación, enumero algunos de los avances que hemos tenido a la fecha. De las 52 autopistas programadas hemos concluido 28 que representan más de mil 600 kilómetros, así como construir y modernizar 57 carreteras federales con 2 mil 700 kilómetros de longitud de las 80 comprometidas, adicionalmente, hemos construido, reconstruido y modernizado casi 30 mil kilómetros de caminos alimentadores.

Por lo que se refiere a la conservación de carreteras y ante las actuales restricciones financieras es satisfactorio señalar que la SCT de manera innovadora desarrolla los primeros proyectos federales de conservación carretera en México a través de la Ley de Asociaciones Público Privadas, se trata de APT en ser relevantes ejes troncales del país que con una relevante inversión de 30 mil millones de pesos beneficiará durante 10 años un total de 980 kilómetros en los estados de San Luis Potosí, Tabasco, Veracruz, Guanajuato y Querétaro.

Una de las prioridades del PNI es mejorar la conectividad de la zona metropolitana del Valle de México, su importancia económica y social en la que se concentra la generación de más del 30 por ciento del PIB nacional hace necesario dotarla de una comunicación más eficiente.

Además, el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México requerirá de mejores accesos y nuevas vías de comunicación de transporte masivo.

Por todo ello y también bajo esquemas APT haciendo uso de nuestros valiosos activos financieros vía Fonadin avanzamos en la ampliación y modernización de 12 accesos estratégicos en la capital de la república y su zona metropolitana de los cuales ya hemos concluido 5 y 6 más se encuentran en construcción. En conjunto, representan una inversión cercana a los 40 mil millones de pesos y 226 kilómetros de nuevas vías.

El desarrollo de la obra más relevante en décadas, el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México avanza de acuerdo a lo programado con un esquema autofinanciable y bajo el escrutinio ciudadano.

A la fecha, se han realizado 180 licitaciones de las obras más importantes con un valor total de más de 100 mil millones de pesos destacan la nivelación del terreno, obras hidráulicas, cerca perimetral, subestación eléctrica, torre de control, pistas dos y tres y el edificio terminal.

Reciban señores presidentes de las comisiones, amigas y amigos diputados una cordial invitación de que podamos ir a ver esta obra, visitarla físicamente todas, todos ustedes y recibir ahí una explicación detallada de cómo va avanzando la obra del aeropuerto.

He de subrayar que la construcción del nuevo aeropuerto es de gran impacto social tan solo por la cantidad de empleos que promueve, durante su construcción generará hasta 160 mil empleos, y ya en operación, hasta 450 mil.

El gobierno de la república ha relanzado los trenes de pasajeros, transporte moderno, seguro, accesible en precio, amigable con el medio ambiente, y sobre todo con el trato digno al ciudadano.

El tren México-Toluca, primer tren de alta velocidad de América, y el eléctrico de la zona metropolitana de Guadalajara avanzan conforme a lo proyectado e iniciarán operaciones en esta administración. Ambos suman una inversión total de más de 60 mil millones de pesos.

Por su parte la industria aeronáutica experimenta unos mejores momentos. Ha pasado de ser un sector que en años anteriores sufrió el cierre de 10 aerolíneas, a uno que está en plena consolidación y que ha crecido en un 35 por ciento en este gobierno, porcentaje superior al promedio mundial que ha sido del 19 por ciento. Todas las aerolíneas renuevan sus unidades, y las principales empresas tienen flotas con una antigüedad menor a siete años, cuando al inicio de esta administración era de 18 años.

Por lo que se refiere a puertos marítimos, al inicio de esta administración se encontraban saturados, impidiendo el crecimiento de las exportaciones y frenando la expansión de nuestro comercio internacional. Regulando que el 80 por ciento del comercio mundial se moviliza por mar, nos propusimos duplicar la capacidad operativa de los puertos y pasar de 260 millones de toneladas anuales, a más de 500 millones de toneladas.

Este año alcanzaremos 400 millones de toneladas de capacidad. Con base en inversiones público privadas y no sólo con recurso presupuestal, como inicialmente se programó, destaca

la construcción y la reciente puesta en marcha del nuevo puerto de Tuxpan, el más cercado al centro del país, así como la ampliación e incorporación de la más moderna tecnología en los puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Altamira, entre otros, con una inversión total de 42 mil millones de pesos. La construcción del nuevo puerto de Veracruz, la obra portuaria más importante en los últimos 100 años, avanza, de acuerdo a lo programado.

En materia de autotransporte con activa participación de los transportistas, hemos avanzado en la modernización del sector. En febrero del 2015 se actualizó una normatividad de pesos y dimensiones y la de condiciones físico mecánicas, así como el programa de renovación vehicular, entre otras destacadas acciones y acuerdos dirigidos a fortalecer la seguridad y protección del transporte nacional.

Con motivo de algunos lamentables accidentes en transporte de carga, la SCT en coordinación con el Senado de la República, organizó un foro sobre pesos y dimensiones. Su resultado está plasmado en un documento que contiene las acciones y medidas recomendadas por el panel de expertos en la materia, cuya finalidad es mejorar la seguridad en el transporte de carga por carreteras federales.

El documento ha sido entregado al Poder Legislativo, así como al Comité Consultivo Nacional de Normalización que revisará de nueva cuenta, la norma 012, documento que se puede consultar también en el portal de Transparencia de la SCT.

Por lo que se refiere al relevante tema de telecomunicaciones, gracias al liderazgo y visión del presidente Peña Nieto, así como a la activa participación de los partidos políticos y del Congreso de la Unión, que aprobó la reforma constitucional, hemos puesto en operación una transformación relevante y de fondo.

La reforma en telecomunicaciones dota cada vez a más mexicanos de las herramientas tecnológicas que hoy pueden integrar a su actividad diaria y utilizarlas como instrumentos para mejorar sus condiciones de vida.

La eliminación de la larga distancia nacional representa ahorros por más de 20 mil millones de pesos anuales. En promedio los precios de las telecomunicaciones han disminuido el 23 por ciento. En 2015 los usuarios con acceso a internet pasaron de 41 a más de 62 millones, y las suscripciones de banda ancha móvil se incrementaron de 22 a 57 por cada 100 habitantes.

La penetración del internet de banda ancha móvil, se incrementó 21 por ciento, por lo que México se colocó como la nación de la OCDE con mayor crecimiento.

Con la coordinación exitosa del apagón analógico, de acuerdo a información proporcionada por el IFT, el 95 por ciento de los hogares mexicanos tienen acceso a los beneficios de la televisión digital. La SCT avanza en instrumentar y concretar la nueva red compartida.

Esta red aprovechará la banda 700 megahertz, liberada por el apagón analógico y llevará servicios de mayor calidad y a mejores precios, incluso a las comunidades más alejadas que no cuentan con servicio de telecomunicaciones.

El pasado 17 de noviembre en cumplimiento con el calendario del concurso de la red compartida, se dio el fallo de la licitación cuya oferta de cobertura permitirá cubrir a más de 110 millones de mexicanos con una red de alta tecnología.

Adicionalmente para que más mexicanos tengan la posibilidad de conectarse gratuitamente a internet de banda ancha, el programa México Conectado ha contratado conectividad en más

de 100 mil sitios públicos en todo el país, principalmente en escuelas y en universidades. Esperamos llegar en este sexenio a 130 mil sitios públicos.

Es de destacar que el sistema satelital Mexat, ha quedado consolidado con la operación de los satélites Bicentenario y Morelos III, así como con los centros de control satelital de Iztapalapa y Hermosillo. La totalidad del sistema ya se encuentra bajo el control y operación de ingenieros de la SCT.

Por último, permítanme comentar que algunos logros alcanzados por la SCT han sido reconocidos por importantes organismos internacionales: la Organización Mundial de Operadores de Telecomunicaciones Móviles, reconoció a la reforma de telecomunicaciones, que es mérito de todos los partidos políticos y del Congreso de la Unión, como la mejor política gubernamental a nivel global; y la Unión Internacional de telecomunicaciones, a México Conectado, como el mejor programa internacional de la materia.

De igual forma México recibió por primera vez, por primera vez para una nación de América Latina, la presidencia del Foro Internacional de Transporte de la OCDE.

Pido permiso para concluir, presidenta. Señoras y señores legisladores, esta administración se propuso comunicar mejor a la sociedad y transformar al país como centro logístico global. Si bien a la fecha se han logrado avances, tenemos retos enormes. Los sintetizo: derechos de vía, aspectos técnicos, conflictos sociales, en fin, retos que tenemos que superar; no todo es avance, tenemos que ir encontrando solución a muchos problemas.

Pero es importante decir, se diseñó desde el inicio de la administración el Programa Nacional de Infraestructura, que nos ha permitido avanzar durante los cuatro años pasados y los dos siguientes con mucha claridad de rumbo.

Segundo. Se implementaron innovadores mecanismos de inversión público privada que nos han permitido superar en alguna medida estas restricciones financieras que tenemos.

Tercero. Hemos invertido la balanza de las contrataciones; 70 por ciento a empresas locales y 30 por ciento a empresas nacionales.

Cuarto. El 100 por ciento de los recursos públicos asignados se han ejercido en tiempo y forma con cero subejercicios.

Quinto. Trabajamos con apego a la legalidad más de 11 mil 700 procesos de licitación sin ninguna inconformidad.

Sexto. Hemos impulsado un programa de eficiencia y modernización administrativa que permite ahorros por 2 mil 500 millones de pesos, y

Séptimo. Establecimos un ejercicio de comunicación permanentemente con los legisladores, gobiernos estatales, municipales, cámaras, organizaciones que nos permite fortalecer este diálogo democrático.

En fin, tengo algunos conceptos posteriores, pero a fin de ser disciplinado y cumplir con los tiempos marcados, estoy a sus órdenes. Me permitiré hacer algunos comentarios sobre transparencia en unos minutos más. Muchísimas gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Damos inicio a la primera ronda de preguntas y respuestas en materia de comunicaciones. Ruego a los legisladores y legisladoras y al secretario, que se ajusten a los tiempos programados. Iniciaría, en

consecuencia, tiene el uso de la voz la diputada Cynthia Gissel García Soberanes, del Grupo Parlamentario Encuentro Social, hasta por tres minutos.

La diputada Cynthia Gissel García Soberanes: Gracias, presidenta. Muy buenas tardes a todos. Bienvenido, maestro Ruiz Esparza. Señor secretario, recia un cordial saludo del Grupo Parlamentario de Encuentro Social. Uno de los pilares de la reforma en telecomunicaciones es, sin duda, el proyecto de la red compartida mayorista.

Esta red debe crearse por institución directa de un mandato constitucional, y sin duda se convertirá en una herramienta importante para alcanzar un entorno de mercado de mayor competencia y pluralidad de los operadores de servicios móviles, de telecomunicaciones.

Tal como nuestra Constitución lo ordena, el Ejecutivo federal en coordinación con el Instituto Federal de Telecomunicaciones, deberán garantizar la instalación de la Red Compartida Mayorista para contribuir al goce del derecho humano al acceso a las tecnologías de la información consagrado por el artículo 6o., de nuestra carta Magna.

Esta red debe integrarse por al menos 90 megahertz que en espectro liberado por la transición a la televisión digital terrestre, de la fibra óptica perteneciente a la red troncal de Comisión Federal de Electricidad, y también se prevé la participación de la industria privada, puesto que la inversión que se requiere para un proyecto de tan gran catalogada y cuantiosa valía.

Y precisamente por tratarse de un gran proyecto tan grande, tan costoso y de tanta relevancia, en nuestro Grupo Parlamentario Encuentro Social consideramos que debería hacerse una mayor difusión al público de los avances logrados de la cantidad de recursos invertidos por cada estado hasta este momento, del monto de las inversiones privadas que estén participando

y también de los resultados que habrán y que son a favor de los usuarios de Telecomunicaciones, que somos prácticamente todos los ciudadanos de este gran país.

En atención a lo anterior, señor secretario, le hago una pregunta: ¿cuáles son los beneficios que se pueden esperar con el despliegue y operaciones de la Red Compartida? ¿Qué avances del proyecto le ofrece el gobierno de la República a la ciudadanía? Muchísimas gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Tiene el uso de la palabra el secretario, hasta por tres minutos.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputada Silvia Gissel, muy amable. Sin duda, Red Compartida, un proyecto de gran alcance en beneficio de la sociedad mexicana. Sin duda, uno de los proyectos de la reforma de Telecomunicaciones más importantes con lo que se cierra este ciclo, de lo que mandata la reforma de Telecomunicaciones, es importante ver que todos los capítulos que mandata la Constitución y se han venido cumpliendo en tiempo y en forma, en este caso mayor difusión 100 por ciento de acuerdo, diputada.

Ofrezco mandar el día de hoy, lo he hecho a través de las redes de la Secretaría, a través de mi propia cuenta de *Twitter*, a través de *BlackBerry*, en fin, a través de todos los medios que un momento dado se tienen y a través de los medios de comunicación, ofrezco mandar un dispositivo electrónico en el que venga una explicación para círculo rojo de lo que es la Red Compartida y para círculo verde.

En términos muy coloquiales y en términos un poquito más técnicos. Lo tendrán aquí, diputado Iván Ortega, con mucho gusto, para que esté al alcance de cualquier señor diputado, señora diputada que lo pida.

Beneficios, yo creo que importantísimos, prácticamente yo lo sintetizaría a que es un gran proyecto, es una inversión calculada arriba de 7 mil millones de dólares, arriba de 130 mil millones de pesos, es una inversión autofinanciable que logramos hacerla a través solamente de capital privado, es el diseño que tenemos de esta red, y el mayor beneficio de acuerdo a la oferta que hizo el consorcio que ganó esta licitación en un plazo, en el plazo que mandata la licitación, hacer que el 92.2 por ciento, o sea más de 110 millones de mexicanos tengan internet de alta tecnología, tengan comunicación móvil de alta tecnología.

En esencia lograr que población que hoy no tiene acceso o que lo tiene en condiciones de mala calidad pueda tener acceso a este bien, importantísimo para el conocimiento, importantísimo para el estudio, importantísimo para la profesionalización, para nuestras empresas, pequeñas, medianas y grandes, un bien que bien dicen que el siglo XXI es la era digital.

Y esto es parte de esa era, que México esté dentro de los primeros países del mundo en esta conectividad y no dentro de los últimos como anteriormente estábamos. ¿Y qué avances llevamos? Bueno, se hizo el apagón analógico con un gran esfuerzo de México, se logró cumplir en tiempo y forma con ese apagón, que no significa otra cosa que haber libertado la banda 700 megahertz, una banda muy apreciada que puede viajar largas distancias con poca infraestructura y con poca inversión, es por eso, es que es tan apreciada por los operadores.

Entonces se liberó, se llevó a cabo la consulta con los participantes en tiempo y en forma, se dio el fallo el pasado 17 de octubre, en donde resultó un consorcio muy importante ganador, Altán, en donde están asociados uno de los bancos más importantes del mundo, Morgan Stanley, el Banco Mundial a través de su institución de infraestructura, los fondos canadienses, lo más importantes también del mundo, y dos empresas mexicanas Megacable y Axtel, de tal manera que queda un gran consorcio formado con la obligación de un plazo que

fija la propia base de licitación será en un plazo de seis años, siete años, se logre la cobertura total del país.

El compromiso es que al tercer aniversario, el 30 por ciento de la cobertura esté cumplida, y siguiendo así, hasta llegar a cubrir absolutamente todo el país. Espero haber respondido de manera aceptable. Gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Muchas gracias, Maestro por su respuesta.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Ahora tiene el uso de la palabra el diputado Salvador Zamora Zamora, del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento Ciudadano, hasta por tres minutos.

El diputado Salvador Zamora Zamora: Muchas gracias, presidenta. Buenas tardes, compañeros diputados y compañeras diputadas, señor secretario sea usted bienvenido a esta Cámara de Diputados, en Movimiento Ciudadano hemos insistido en respetar la autonomía municipal y promover la justicia hacendaria.

Es por ello que presentamos una iniciativa cuyo objeto tiene, que los locales comerciales que se encuentran en los aeropuertos en el esquema de concesión o en el esquema mixto, puedan pagar contribuciones municipales, como lo es el agua, el predial, los estacionamientos y diferentes giros como los restaurantes y bares.

El municipio de Tlajomulco de Zúñiga en Jalisco que alberga las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Guadalajara, es ejemplo de ello ya que a través de un proceso

judicial respetando a las instituciones ha logrado cobrar algunos de estos impuestos municipales; sin embargo, es la excepción a nivel nacional.

Le pregunto, y está sería la primer pregunta que le haría, señor secretario, ¿está usted de acuerdo en que los establecimientos mercantiles no indispensables para el servicio de transportación aérea, es decir, los que no son objeto público de la concesión para la que fueron objeto, paguen impuestos municipales?

En otro tema, el Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo, de Guadalajara, ocupa desde 1968 tierras que desde su expropiación no han sido pagadas a sus dueños originales. Es decir, desde hace casi medio siglo y varias generaciones después, ningún gobierno federal incluido el que usted representa, ha solucionado este conflicto.

No confundamos este tema, señor secretario. Estoy aquí para solicitarle que restituyan las tierras a los ejidatarios, como lo dicen las sentencias jurídicas que han sido parte de este conflicto, que se han desprendido de este conflicto, sería irrisorio y sería irresponsable de mi parte así hacerlo. Sin embargo, lo que estamos planteando es que la Secretaría a su cargo no concluya el proceso jurídico de expropiación porque entre más pasa el tiempo, más se agrava la situación.

En este sentido, la obligación de la Secretaria es indemnizar a los ejidos afectados a la brevedad, cada día que pasa se agrava esta inconformidad, pero la injusticia, y por supuesto complica el cumplimiento de la sentencia para devolver las tierras o pagar a valor comercial, cada día se encarece más éste, las hectáreas arrebatadas en este conflicto.

No es un caso específico del aeropuerto de Guadalajara, la mayor parte de los aeropuertos tienen conflicto de tierras. ¿Qué necesidad de propiciar otro Atenco? Pero ¿por qué ahora en

Jalisco? Es irresponsable el actuar omiso de su Secretaría ante las tomas de la terminal aérea, que con justa razón exigen el pago de la indemnización afectando a turistas nacionales, extranjeros, al público en general, pero sobre todo al desarrollo de la economía de nuestro estado.

El proceso jurídico que siguen los ejidos de Santa Cruz del Valle, del Zapote del Valle, de San José del Valle y Toluquilla, tiene ya 48 años señor, secretario, y tiene diferentes aristas y diferentes procesos. Le pregunto, señor secretario, ¿terminará su gestión a cargo de la Secretaría?

Y concluyo, presidenta, como otros tristes célebres funcionarios que hablaban con patos dejando en la siguiente administración la obligación de resolver y darle solución final a este conflicto.

¿Seguirán sus funcionarios amenazando y amedrentando a personas que simplemente están solicitando lo que es justo por sus tierras que les fueron arrebatadas hace prácticamente cuatro décadas?

¿Cuál es la posición en este conflicto y qué opciones de solución propone a esta soberanía, si es las tiene, y en qué plazos podemos vislumbrar el remedio de esta situación?

Y, finalmente, le pondría esto a su consideración. Como esta participación ya no podrá ser una réplica, quiero ponerme a su consideración y la de mis capacidades para que con su respuesta el día de hoy fijemos una fecha para que la Secretaría a su cargo, los ejidatarios y esta soberanía pueda establecer una mesa de trabajo de diálogo para que se pueda llegar a un acuerdo y solucionar este conflicto añejo que tiene que resolverse a la brevedad posible. Le agradezco mucho sus respuestas, señor secretario. Gracias, presidenta.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Adelante.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado Zamora. A ver, este es un tema – Pagar contribuciones municipales por parte de entidades que prestan servicio público ha sido un tema de muchos años de debate. Creo que me supera totalmente, no me atrevería a fijar un criterio ni mucho menos fijar una decisión.

Lo que sí sé es que los aeropuertos son servicios públicos al ciudadano; y eso los exenta, la ley, del pago en un momento dado de contribuciones federales, como lo es el caso del predial, y en buena medida la parte comercial le ayuda a los aeropuertos. De hecho el aeropuerto, el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México se está pagando gracias a esos ingresos comerciales en una muy buena medida.

Es una forma de que el gobierno aproveche estos activos financieros para poder pagar obras importantes en los aeropuertos sin cargarlo a otro tipo de impuestos. Creo que es, yo, mi criterio es que es correcto. Y esto se ha definido ya por diferentes instancias legales, de que no debe pagarse a las entidades que prestan servicios públicos federales de diferente tipo, entre los aeropuertos este tipo de contribuciones. Sería mi opinión, con todo respeto, y tratando de que sea entendida.

Guadalajara. Entiendo yo que es del año de 1975 cuando se expropió o cuando se ocuparon estas tierras para el aeropuerto. Mi criterio aquí, diputado Zamora Zamora, es que todos debemos salir ganando, pero con equidad. Ellos con un pago justo por sus tierras, el servidor público pagando lo que le obliga la ley pagar, porque de otra manera ellos pierden y en este caso el servidor público perdería con un castigo o una sanción que inclusive pudiera ser una pérdida patrimonial y sufrir una sanción muy grave.

El caso, aquí lo que tengo entendido, y así lo hemos manejado, es que está en resolución en este momento ante un tribunal colegiado cuánto es lo que se debe pagar. Mi tesis ha sido permanente desde la primera vez que lo expresé en medios de comunicación, debe pagarse lo que resuelva el Poder Judicial. Si hay un centavo más que pagarse, se pagará seguramente. Si no, veremos cómo tomamos esta solución.

Lo que sé, y hay documentos que así lo acreditan, es que se ha pagado en tres veces este predio. La última vez el presidente Calderón fue personalmente al ejido El Zapote a entregar el cheque por 40 millones de pesos a los ejidatarios, hay constancia pública de esto, hay documentos que lo acreditan en medios y documentos que lo acreditan también en video, por lo tanto hay que ser cuidadosos.

Mi criterio es que apenas resuelva el colegiado, que será quizás en dos meses, tres meses más, la sentencia tendrá que ser respetada por el gobierno federal. Y espero también que sea respetada por parte de nuestros amigos ejidatarios.

Toda obra pública tiene problemas, inclusive varios años después, el chiste es que se resuelvan y se resuelvan bien. Y trataré no solamente de dejar cumplido el Programa Nacional de Infraestructura; de no dejar pendientes, sobretodo pendientes delicados. Yo sí me comprometo con usted a que este tema sea totalmente sea resuelto en esta administración y, en el caso del ejido El Zapote y los ejidos que tengan este problema, que al menos en lo que se refiere a la parte legal quede totalmente satisfecho el tema. Muchas gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Gracias, secretario.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Tiene el uso de la palabra la diputada Blanca Margarita Cuata Domínguez, del Grupo Parlamentario Movimiento Regeneración Nacional, hasta por tres minutos.

La diputada Blanca Margarita Cuata Domínguez: Buenas tardes. Secretario, maestro Gerardo Ruiz Esparza, sea usted bienvenido a la casa de los mexicanos. Sabemos la importancia que representa el sector comunicaciones y transportes, del que usted es titular en nuestro país. Para Morena de los temas más importantes y urgentes de atender para el beneficio de la población es el derecho de la ciudadanía a estar comunicados, mismo que se precisa entre otros en el artículo 6o. constitucional.

Por lo que el tema del apagón analógico ha dado mucho de qué hablar no solo en la sociedad, sino en la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el Instituto Federal de Telecomunicaciones, desde señalamientos de corruptela para la compra de televisores hasta su entrega; por lo que, derivado de la situación económica que vive el país, le pregunto si comparte la opinión del licenciado Adolfo Cuevas Teja, comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones, en el sentido de que hasta el 31 de diciembre pasado 5 millones 550 mil 311 televisores fueron entregados de forma ineficiente.

Por qué se entregaron a hogares que no eran los más pobres del país, y que no los necesitaban, y sí a los más pobres que se les entregaron pues no tendrían señal, no podrían recibir la señal. De tal forma que eso representó un gasto también ineficiente del gobierno federal de 15 mil 613 millones 450 mil 704 pesos con 70 centavos, 54.8 por ciento del total destinado a este programa.

Asimismo le pregunto si usted sabía de la ineficacia del padrón de Sedesol. Y me parece que otra pregunta oportuna sería por qué permitió que mucha gente se quedara sin señal de

televisión y por supuesto sin comunicaciones, cuando bien sabe que no todo México cuenta con la infraestructura para recibir señal digital. Y cómo le van a dar cobertura a esas familias, a esas miles de familias que ahora tienen televisión pero que no tienen señal y, peor aún, ni para pegar el recibo de la luz.

¿Y, de estas miles de familias que se quedaron sin televisión por la ineficiencia en su entrega, qué va pasar? Que ni siquiera tienen una manera de informarse de lo que pasa alrededor de su comunidad o de su país. No obstante que se ha señalado que un objetivo del gobierno federal es incrementar la infraestructura de telecomunicaciones e informática en el territorio nacional. ¿Pero para cuándo? Es cuanto, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Tiene la palabra el señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputada Cuata Domínguez. Comparto la opinión del comisionado Adolfo Cuevas. Creo también que en este caso no estaría calificado para juzgar lo que no he conocido físicamente. Sé que, el IFT, los comisionados del IFT no la comparten y lo hicieron público. No solamente supe por ellos, sino que en los medios de comunicación salió la declaración de que no compartían esta opinión. ¿Y por qué no la comparten?

La Constitución mandata, y las leyes, entregarle a cuando menos el 90 por ciento del padrón de Sedesol, que son las familias de mayor escasos recursos, una forma de que puedan transitar a la televisión digital. Se tomó la determinación de que fuera la entrega de

televisiones y no de decodificadores, porque de entrada hay un ahorro importante para la familia en el pago de la electricidad.

De acuerdo a expertos, el 60 por ciento de la electricidad que gasta un televisor digital es menor al que gasta un televisor analógico, por eso es que se entregó a través de este mecanismo; y se le entregó de acuerdo a lo que marca la ley, no solo al 90 por ciento del padrón, al 95 por ciento del padrón de acuerdo a cifras oficiales ya del Instituto Federal de Telecomunicaciones. Entonces, se cumplió con lo que mandata la ley, se cumplió con nuestra obligación.

No puedo tampoco juzgar si el padrón de Sedesol es correcto o no es correcto. Esto fue cada quien en su jurisdicción. Cumplimos nuestras obligaciones. Yo aspiro y espero que sea correcto, de hecho toda la evidencia física que tuvimos a lo largo y ancho del país no recibimos reclamaciones, no recibimos en un momento dado gente que decía que le tocaba y no le tocaba o que le correspondía y no le entregábamos el televisor.

Entonces, creo que la evidencia legal es clara, la evidencia del contacto con muchísima gente a nivel nacional creo que también es clara y estas personas que se quedaron en un momento dado sin señal pueden dividir en dos partes; la que en un momento dado no era parte del padrón de Sedesol, que sí de acuerdo a datos también del Instituto Federal de Telecomunicaciones fuimos informados que la gran mayoría de los deciles más bajos, estoy hablando de más del 99 por ciento del decil 1, del decil 2 recibieron transición a la televisión digital.

Uno de cada tres hogares mexicanos, de los 32 millones de hogares que componen este país uno de cada tres recibió un televisor. Eso habla de la importancia del programa. 10.1 millones de televisores se entregaron a lo largo y ancho del país.

Por más que queremos ver de gente que no haya tenido el beneficio es difícil, yo creo que la gente de menor recurso recibió su televisión y la cobertura que faltó, que fue una decisión del Congreso, de ustedes, de ampliar el plazo a diciembre de 2016 para que aproximadamente 100 mil beneficiarios que no recibieron su televisión y no tenían la señal, porque son estaciones de baja potencia y estaciones en un momento dado que no entraron dentro del gran cobertizo del apagón analógico, lo recibieran antes de diciembre de 2016 y vamos a cumplir también con eso.

Se van a entregar antes del mes de diciembre esos 100 mil televisores, si no me equivoco son 98 mil o 99 mil televisores en cinco estados de la república, para cubrir estas estaciones públicas o estaciones de baja potencia que por no haber contado con los recursos para hacer su cambio digital tuvieron que dársele un plazo para que pudieran cumplir con ella. Entonces creo que todos van a salir beneficiados. Gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Se concede la palabra al diputado Francisco Torres Rivas, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

El diputado Francisco Alberto Torres Rivas: Muchas gracias. Con el permiso de la presidenta Ivonne Ortega Pacheco. Señor secretario, bienvenido al Congreso de la Unión. Con el permiso de mis compañeros diputados y diputadas.

Hoy más que nunca la sociedad exige que las acciones y recursos públicos que se lleven a cabo en forma transparente y bajo un estricto control que permita una cabal y oportuna rendición de cuentas. El cáncer de la corrupción ha sido un lastre que ha lastimado no solamente las finanzas públicas, sino también la confianza ciudadana.

Así, la transparencia bajo el principio de máxima publicidad y la rendición de cuentas en el ejercicio de la función pública, son elementos esenciales para el desarrollo de un gobierno eficaz y eficiente, elementos que van de la mano del derecho al acceso a la información, que es consustancial e importante para los ciudadanos.

En conjunto, estos tres principios y mandatos constitucionales constituyen la piedra angular del Estado de derecho, de tal suerte que uno puede ser concebido sin el otro. La exigencia generalizada para terminar con la opacidad, con el desvío de recursos, de las licitaciones a modo o de sumisiones en el ejercicio del cargo y con todas y cada una de las formas posibles de corrupción, es sin duda la base para emprender un conjunto de reformas, tanto la ley fundamental como las leyes secundarias, las cuales hoy se espera que estén vigentes no solamente en el derecho, sino también en los hechos.

En tal virtud, y considerando que la red compartida en materia de comunicaciones constituye un proyecto sin precedentes, tanto por alcances como por inversión, le pediría fuera tan amable de informarnos de manera puntual, señor secretario, con respecto al concurso La Red Compartida. ¿Cuáles fueron las medidas para transportar el proceso y la toma de decisiones en el...? Es cuanto.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Gracias, diputado. Tiene la palabra el señor secretario para su respuesta.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado Torres Rivas. Coincido plenamente, hoy tenemos la obligación ante la desconfianza que hay de la sociedad en cuanto a la rectitud y apego a la legalidad, decía yo en mi discurso de intervención, de las autoridades, creo que

hoy todas las autoridades tenemos que estar más cerca de la sociedad. Decía yo, atenderla mejor y que nos entiendan mejor.

Creo que los esfuerzos son muchos, pero no son suficientes. Sin duda el apego a la legalidad, como usted bien dice, al cabal rendición de cuentas y apego a la legalidad es algo que todos debemos hacer cada día más, cada día más y trasmitirlo cada vez más.

Qué estamos haciendo en un momento dado en la red compartida. La red compartida es un proyecto de datos abiertos, es un proyecto de gobierno abierto del Banco Mundial. ¿Qué significa esto? Que el Banco Mundial y autoridades de transparencia nos están vigilando para ver que no haya absolutamente ningún percance legal, ninguna falla legal en la licitación, y si la hay, empezando por Transparencia Mexicana, que es el testigo social de esta licitación, tienen la obligación de denunciarlo públicamente.

Ellos están presentes en todo momento viendo que los documentos se entreguen, como testigos sociales. Está también observadores nacionales que están viendo, está también en un momento dado notarios que por una definición propia de la Secretaría hemos invitado para que den testimonio, fe notarial de los documentos que se entregan en la licitación y que no hay alteración alguna de esos documentos.

Estamos pasando por internet estas licitaciones, de tal manera que desde aquí ustedes, desde otro país, desde la empresa, desde cualquier lado pueden ser testigos de lo que está pasando en la licitación. En fin, un gran esfuerzo por tratar de convencer a ustedes, a la sociedad y a cualquier gente que quiera auscultar dentro de estos procesos tan complicados, que lo estamos haciendo con la mayor transparencia factible.

Los invito para que si hay otro mecanismo que no se haya adoptado en un momento dado, y ustedes tengan esa propuesta, les pido por favor y con humildad que nos lo hagan saber para instrumentarlo.

Creo que en el caso de la red compartida ha habido algún inconforme, nada más quiero que ustedes registren por qué está inconforme. No presentó en el momento procesal correspondiente su garantía de seriedad por mil millones de pesos. Esto, qué significa, que de acuerdo a las bases y a la ley tenía la obligación de entregarla al inicio de la licitación para presentar con seriedad sus documentos, y no lo presentó.

El escándalo hubiera sido que no lo hubiéramos descalificado en ese momento al no haber presentado este documento básico para ser serio en una licitación, y creo que eso da cuenta clara de qué es lo que pasó y qué está transcurriendo atrás de esto.

Creo que fue una licitación transparente y clara, a la vista de todo mundo y a la historia nos remitiremos con ellos. Muchas gracias, diputado.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Gracias, secretario. Gracias, diputado.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: A continuación intervendrá la diputada Lluvia Flores, del Grupo Parlamentario de la Revolución Democrática.

La diputada Lluvia Flores Sonduk: Buenas tardes. Gracias, señora presidenta. Bienvenido, señor secretario.

Todos sabemos que en México tenemos un México dividido, tenemos dos Méxicos, tenemos un México desarrollado, un México con economía, un México de las grandes inversiones, y desafortunadamente el sureste, un México desconectado, un México en subdesarrollo.

Tenemos cifras tangibles, señor secretario, en donde denota este tema de los dos Méxicos del que hablo. Las entidades del sureste que exportan casi exclusivamente materia prima y contribuyen con apenas el 13 por ciento.

Solo traen el 10 por ciento de inversión extranjera a nuestro país. En promedio 73.78 por ciento de las personas trabajan de manera informal. En promedio tenemos en México alrededor de 60 por ciento de una población en pobreza.

No podemos permitir que estos indicadores sigan en aumento y siga la división de nuestro México.

Señor secretario, en su dependencia hacen proyectos muy bien intencionados, pero lamentablemente de buenas intenciones no se cumple con los requisitos para lograr el desarrollo de México.

Podemos ver recursos mal utilizados en su Secretaría. Por citar algunos ejemplos, aplicaciones como Traza tu Ruta, donde estaba funcionando de manera correcta el Mapir, bueno, el proyecto denominado Análisis, Diseño, Construcción y Aseguramiento del Código de Aplicaciones de Misión Crítica, donde tenemos instituciones, como el Infotec, que simplemente no mostró evidencia ni perfiles de personal de trabajo en este proyecto.

Tendríamos que analizar muy bien este tipo de decisiones, señor secretario.

Si este año el proyecto de México Conectado viene con una reducción de más del 80 por ciento en su presupuesto y usted ya mencionó que se conectaría a 150 mil sitios a internet, 100 mil menos de la meta del gobierno, este debido a causas presupuestales y puedo decirle que en México no es suficiente este tema, las velocidades que están solicitando en el sector salud y el sector educación son de 10 megas y los sitios que están brindando es menos de un mega, ¿considera usted lógico pensar que servirán este tipo de servicios? Esto podría ser un paso más al fracaso, señor secretario.

Los mexicanos contamos con el satélite Bicentenario y el Morelos III, ¿cuándo podremos tener resultados tangibles en comunicación móvil con estos satélites y cuántas dependencias de seguridad están conectadas?

El tema de la red troncal, secretario, que tenemos en nuestro país, ¿se está considerando abrir más hoteles Telecom, o tendremos que esperar la famosa red compartida?

Como última pregunta, quisiéramos saber por qué en el IV Informe dijeron muy claro que el 96 por ciento de las televisiones ya habían sido entregadas, pero sabemos que hay estados de la República en donde aún se siguen entregando televisiones.

Quisiéramos saber cuántas están proyectadas para entregar este año, cuántas el próximo, y esperamos de corazón que en tiempos electorales no continúan esta acción. Gracias, señor secretario.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Gracias, diputada. Tiene la palabra el señor secretario para dar sus respuestas.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputada Flores Sonduk. Coincido con usted que una preocupación debe ser el sur sureste de México. Prácticamente se han instrumentado recientemente las zonas económicas especiales, ustedes autorizaron una ley especial para estas zonas. De tal manera que se logre hacer lo que creo que es lo correcto, tener proyecto, tener inversionistas, tener en un momento dado lo que debe conducir el desarrollo de una de estas regiones.

Creo que el problema mayor que tenemos es que no hay proyecto y al no haber proyecto, difícilmente luego pueden generarse grandes inversiones.

En el caso de la Secretaría, que es lo que me preocupa y lo que me concierne, sí quiero decir que hemos estado conscientes de esta situación. Guerrero, un ejemplo total, el problema que tuvo con los huracanes, que prácticamente destruyeron todas sus carreteras, la gran mayoría de sus puentes, la gran mayoría de sus caminos rurales, la gran mayoría de sus puentes rurales.

Hoy todo está reconstruido, una inversión de más de 17, 18 mil millones de pesos, que fue realizada en un tiempo récord y que hoy nos permiten decir que Guerrero vive una situación – vamos a decir– de normalidad en su conectividad desde autopistas, carreteras que quedaron totalmente dañadas, hasta el último camino rural en la montaña, que fueron grandes inversiones y grandes tareas las que se hicieron para ello.

Oaxaca, otro estado que requiere de una atención especial, en el caso de la Secretaría estamos dando la batalla de batallas, porque dos autopistas que le van a cambiar el perfil al estado se concluyan en esta administración, las del Istmo y la de Huatulco, que realmente van a permitir que el estado sufra una transformación muy importante, más otras obras más, no son las únicas, pero aquí nada más estoy hablando de dos inversiones de 22 mil millones de pesos

en favor del estado de Oaxaca, que está coordinando la Secretaría y que le vamos a cumplir a los oaxaqueños.

Chiapas, hay varias obras, quizás aquí le he dicho a su gobernador que tenemos que hacer más para que podamos avanzar en dos o tres proyectos que sí son coyunturales y que son muy importantes para el desarrollo del estado de Chiapas.

Lamentablemente, lo digo con sinceridad también, no lo hemos logrado, pero estamos luchando por ellos.

Michoacán, si se puede considerar dentro de este grupo, aunque creo que Michoacán tiene otra situación, se están haciendo inversiones sumamente importantes también por más de 40 mil millones de pesos, para tratar de rescatar a Michoacán de ese momento que vivió. Se están haciendo autopistas, carreteras, se están haciendo el puerto de Lázaro Cárdenas, trae una inversión de más de 11 mil millones de pesos, en fin.

Estamos conscientes del tema, ¿se necesita hacer más? No hay duda, pero coincido en que tenemos todos que trabajar más para que estos estados tengan un mejor desarrollo.

Satélites. Hoy ya tenemos 5 mil sitios públicos conectados a través de los satélites que ya están en operación, Morelos y Bicentenario. Esperamos, nos acaban de entregar recientemente el satélite Morelos III, es un satélite que estamos recibiendo apenas por parte de los constructores, ya está en órbita, funcionando perfectamente bien.

El bicentenario ya está dando su servicio. Ya estamos recibiendo los beneficios de los dos satélites, aunque obviamente conforme vaya pasando el tiempo habrá más conectividad social

y más conectividad social y más conectividad de seguridad nacional, que es el punto central de estos satélites.

Las televisiones se entregaron al 100 por ciento, o sea, no nos quedamos con una televisión, salvo las que vamos a entregar ahora que se compraron posteriormente. Se entregaron 10.1 millones de televisiones y, como lo dije anteriormente, el 95 por ciento del padrón de Sedesol recibió su televisión, cumpliéndose con el mandato constitucional de más de 90 por ciento.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Concluya, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Y desde luego no debe ser programa electoral, no lo ha sido, no lo será y no lo va a ser. Gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: A continuación, se le otorga la palabra a la diputada Claudia Sánchez Juárez, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, hasta por tres minutos.

La diputada Claudia Sánchez Juárez: Bienvenido, señor secretario, buenas tardes. Buenas tardes a todos mis compañeros legisladores. Señor secretario, tengo que decir que esta Secretaría que usted encabeza es la campeona en opacidad en esta administración.

Para ejemplificar lo anterior, hablemos de una de sus empresas consentidas, señor secretario, OHL, que tiene la participación total del Circuito Exterior Mexiquense, con una extensión de 155 kilómetros y una vigencia hasta el año 2051. Al igual que la autopista Viaducto Bicentenario, con la vigencia hasta 2038, para la construcción, explotación, operación, conservación y mantenimiento, más los 32.2 kilómetros que componen esta vía.

Asimismo, hablando de la misma vía, la... promedio de 7.6 por ciento subió, lo que superó el incremento inflacionario a nivel nacional que en ese entonces fue tasado en 4.34 por ciento.

De igual forma, señor secretario, en el Estado de México, donde usted antes de ser secretario de Comunicaciones y Transportes también ocupó la titularidad de esa dependencia local, OHL obtuvo la concesión para la construcción, operación de la autopista Atizapán-Atlacomulco, que será manejada por la empresa española durante 30 años y unirá el Valle de México con una zona norte del territorio mexiquense y servirá como una alternativa vial para conectar la región del Distrito Federal con la autopista Atlacomulco-Guadalajara. En fin, así puedo seguir enumerando muchísimas obras, señor secretario, que por la premura del tiempo no me daría tiempo citar.

Y sí quiero hacer énfasis en que recientemente en diversas notas informativas de los medios de comunicación se me acusa de actos de corrupción y de asociación delictuosa, derivados de la construcción del Viaducto Bicentenario, lo anterior ha sido dado a conocer por parte del abogado de la empresa Infraiber, respecto de las licitaciones a modo que presuntamente otorgó a la empresa OHL para la construcción de dicho Viaducto Bicentenario, a lo cual agregó el abogado, que el sobreprecio pagado a una empresa de San Román puede constituir el pago de un soborno con adjudicación a modo del Viaducto a OHL.

Sigamos con OHL, señor secretario. En los primeros 18 meses de este gobierno, la empresa española obtuvo siete contratos por 41 mil 594 millones de pesos, entre tales obras destaco el tramo 1 del tren interurbano México-Toluca, de más de 10 mil millones de pesos y fue ganado por la filial del Grupo Hermes y una división de OHL.

Por lo anterior, aprovecho este foro para hacer un llamado y solicitar a la Auditoría Superior de la Federación, así como a la Secretaría de la Función Pública, realice una Auditoría, lo

anterior para transparentar las distintas obras otorgadas a OHL en su dependencia y lleve a cabo indagatorias exhaustivas, objetivas, expeditas e imparciales.

Señor secretario, entremos en materia de telecomunicaciones. Un sector que ha sufrido grandes transformaciones en materia jurídica y de regulación, que a través de la reforma constitucional y con la creación de la nueva Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión se dieron grandes pasos para que México evolucione a un mercado más competitivo en el que favorezca a los usuarios, en concreto, me refiero a la red compartida.

Me parece reprobable la reacción visceral del consorcio Rivada, que al conocer la decisión de la entidad convocante, dedicaron dos días a lanzar vituperios y acusaciones y sustento en contra de autoridades y del mismo país.

Esa no puede ser el tipo de relaciones que yo quiero ver de alguien que pueda encargarse de la red compartida. Dicho lo anterior, me parece igualmente preocupante, señor secretario que el Estado mexicano reaccione, a través de usted, amenazando a uno de los participantes, con iniciar procedimientos legales.

Concluyo, diputada presidenta. Como juez usted ya tomó parte, lo conmino, señor secretario, que guarde la compostura y recuerde que usted, Rivada no, tienen un mandato imparcial.

Pregunto, ¿nos podría decir cuál de los consorcios específicamente solicitó la ampliación de plazos? ¿Por qué a lo largo del proceso, la SCT privilegió el principio de máxima concurrencia para finalmente decantarse por un criterio que, precisamente, lo lastima, dejando fuera a uno de los dos participantes?

Y por último, señor secretario, dadas las anteriores cifras, me parece que Javier Duarte es un niño de pecho comparado con lo que hace su Secretaría. ¿Estaría usted dispuesto a dejar, a renunciar la titularidad? Muchísimas gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Dos minutos cuarenta para el secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputada. Empezando, la parte del Circuito Exterior Mexiquense y el Viaducto Bicentenario, son obras del estado de México, no de la federación, y la Atizapán-Atlacomulco que dice usted que es de la federación, esa sí es nuestra, no es del estado de México.

Entonces, yo creo que en los dos primeros caso lo correcto sería, por respeto a la soberanía del estado de México, que se le pregunte al estado de México, cómo va el Circuito Exterior Mexiquense, qué ha pasado con el Viaducto Bicentenario, por qué se han incrementado las cuotas, porque no lo ha decidido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo ha decidido el gobierno del estado de México, del que somos respetuosos.

Atizapán-Atlacomulco, efectivamente, es una concesión federal, que ganó la empresa OHL. Toda la información, quizá mejor de lo que yo pueda expresar, está en el portal de transparencia de la Secretaría y se explica quiénes participaron, que en este momento yo no recordaría, cuáles fueron las ofertas y por qué ganó esta empresa.

La única concesión que ha ganado, una de 80 concesiones federales que se han otorgado en esta administración. Tiene una concesión y tiene dos contratos esta empresa consentida de la Secretaría, tiene solamente eso, pero está toda la información y los contratos que tiene son totalmente públicos, desde el momento de la licitación, cuando se celebró en aquél entonces.

El tema actos de corrupción Infraiber, con mucho gusto lo comento. Lo que él acusa, en un momento dado, es algo del Viaducto Bicentenario, que ya no le concierne a la Secretaría.

Dos. Él dice que una concesión Amozoc-Perote denuncia, se le reconoció algo que no se le debería de haber reconocido y es un aumento de costo que le reconoció el gobierno anterior.

O sea, el sexenio anterior, por 300 millones de pesos, y eso fue lo que firmó la Secretaría el sexenio anterior, Banobras el sexenio anterior, y que en esta se lo tuvimos que reconocer, porque de otra manera he dicho yo se le llama muy feo a no reconocer un adeudo que está plenamente firmado por autoridades, y se le reconoció. Y eso es lo que él denuncia, él dice: hubo un arbitraje que dijo que no se debían pagar 300 millones de pesos. Sí, sí lo hubo y no se pagaron, pero no se refiere a estos, se refiere a otros que no se pagaron.

Entonces, yo creo que esto está en manos de la PGR, es la que está analizando el tema. Hay que entender que a este personaje, que usted menciona, se le entregó un convenio que le daba, por adjudicación directa, que le daba un ingreso como de 4 mil o 5 mil millones de pesos, que por intervención de su servidor se le quitó en el estado de México.

Y dos. Se le otorgó una concesión, esto también ya es público, del tren Chiapas Mayab, que no se había podido arreglar, que ya lo estamos haciendo. Indebidamente el sexenio pasado se le entregó esa concesión a dos personas y a una empresa que no tenía capacidad, no tenían experiencia, no tenían capacidad operativa ni financiera y por eso estamos rescatando esa concesión, porque la tiene una empresa que como no hizo nada, no va a poder hacer nada por ella.

Por utilidad pública lo estamos rescatando y eso los tiene muy enojados. Créanme, los tiene muy enojados, es un tema, yo trato de no enojarme, pero ellos sí se enojaron y bien dicen, en esto que el que se enoja pierde.

Yo he pedido al órgano interno de control que audite todas, todos los contratos de OHL y de Higa, todos están auditados, y ayer le pedí al auditor superior de la Federación que audite todos, absolutamente todos. Todo está ya auditado, lo de OHL sin observación alguna por parte del órgano interno de control, por parte de la Secretaría de la Función Pública.

Rivada. Creo que quien hubiera gritado vituperios con fundamento, hubiera sido el otro consorcio, si permitimos que al no entregarse una garantía de seriedad, como mandata la ley, como las bases dicen: si no se entrega a la garantía de seriedad es motivo de descalificación. Eso dicen las bases, la ley ordena la entrega de esto, yo creo que es lógica elemental que en un momento dado si una empresa no cumple con lo básico, que es la entrega de seriedad, se le descalifique.

Habrá que preguntarnos y seguramente la historia va a reflejarlo, por qué esta empresa está actuando así. Es un bien muy apreciado. Es un bien que le puede hacer a una empresa ser la empresa más importante de México y en lugar de canalizárselo a un operador privado, lo estamos canalizando al beneficio de México, a efecto de que todos los operadores tengan acceso a una red más económica, a una red más eficiente, de última generación.

Ese es el proyecto, y no es mi proyecto, es el proyecto marcado en la Constitución Política como un beneficio de la reforma de telecomunicaciones.

Y estimada diputada, llevo 45 o 46 años trabajando en el sector público, toda mi vida la he dedicado a trabajar en beneficio de mi país. Sé, como un servidor público de resultados, un servidor público de esfuerzo, que mi renuncia está siempre en mi escritorio.

En el momento en que yo no le dé el servicio que México, que mi país espera, que mi jefe, el presidente de México espera, en ese momento mi renuncia está puesta sobre el escritorio. Entonces, creo que no es un tema, creo que lo importante es que se valoren los resultados y no tanto, en un momento dado, lo que dicen terceras personas que creo que poca acreditación moral pueden tener. Gracias.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Gracias, secretario.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Para concluir la ronda de intervenciones, tiene el uso de la palabra la diputada Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, hasta por tres minutos.

La diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta: Gracias, diputada presidenta. Muy buenas tardes, señor secretario. Bienvenido usted y su equipo de trabajo a esta, la casa de las y los mexicanos. Compañeras y compañeros legisladores, para todos es conocido que en los últimos tres años el Ejecutivo y el legislativo han promovido una serie de reformas sin precedente en sus principales sectores, en torno a las cuales en su momento existió el consenso mayoritario de las fuerzas políticas de todo el país para hacerlas posibles.

Es cierto que para todas las reformas de gran calado su adecuación institucional y normativa lleva tiempo. Esto es aún más cierto cuando se trata de hacer evidentes sus resultados en la vida cotidiana de las y los mexicanos.

Precisamente por eso destaca la reforma en materia de telecomunicaciones, pues ha tenido cambios en la economía de nuestras familias. No solo porque se eliminaron las tarifas de larga distancia y se redujeron los precios de los servicios de telecomunicaciones, sino porque ello contribuyó también a lograr que en los últimos años las tasas de inflación en nuestro país alcanzaran un mínimo histórico.

Sin embargo, no podemos dejar de reconocer que quedan asuntos pendientes, aunque se ha logrado ya el lanzamiento de una tercera cadena de televisión abierta, queremos ver todavía más condiciones de competencia efectiva con contenidos más diversos y plurales. Una reducción aún mayor en los precios y tarifas del sector que beneficien más a las y los mexicanos.

Y hacemos propia la voz de los ciudadanos que quieren tener información clara en temas tan importantes como la liberación de la banda de 700 megahertz, si ya está al 100 por ciento liberada, tras el apagón analógico y el estado del avance de la red troncal.

Por todo lo anterior, señor secretario, mi pregunta sería: a tres años de la promulgación de la reforma en telecomunicaciones, ¿puede usted abundar sobre cuáles han sido los beneficios reales que nos ha traído a las y los mexicanos? Por su atención y respuesta, muchas gracias. Es cuanto, diputada presidenta.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Gracias, diputada. Tiene la palabra el secretario para respuesta, hasta por tres minutos.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Muchas gracias, diputada Chávez Acosta. Nada más dejar preciso que la banda 700 megahertz fue totalmente liberada, lo que se está entregando de remanentes son para estaciones de baja potencia, estaciones públicas que ya no eran

bandas 700 megahertz, era otro tipo de banda. Pero la banda 700 está totalmente liberada, por eso se pudo licitar. De haber faltado algo, hubiéramos tenido que detener la licitación. Afortunadamente no fue así, se procedió totalmente a su licitación del 100 de la banda 700 megahertz.

Los beneficios, creo que son reales, son beneficios que se han dado con prontitud en una reforma tan compleja. Creo que lo más importante es que haya más competencia. Tenemos inversiones muy importantes en el país. Veo otros operadores de otros competidores virtuales y reales, empresas físicamente dando el servicio que permiten que haya más competencia y, a la vez, haya mejor servicio y calidad del servicio debido a esto. Mejor telefonía, mejor Internet, más cobertura.

Tenemos ya hoy, a más de 62 millones de mexicanos ya usuarios de Internet. Es una cifra realmente importante de crecimiento en muy poco plazo. Pasamos de 23 a 56 usuarios por cada 100 habitantes. También de usuarios de banda ancha móvil de Internet, lo cual refleja un crecimiento importante. Como usted bien lo dice, se eliminó la larga distancia, un ahorro de 20 mil millones de pesos al bolsillo de los ciudadanos.

La larga distancia en términos generales se ha reducido en más de un 40 por ciento en su costo. La telefonía móvil en más de 39 por ciento. Hay inversiones comprometidas por parte de las empresas que operan en México, más de mil empresas que precisamente en la reunión del grupo de la cámara que las congrega a todas ofrecieron invertir en esta administración del presidente Peña Nieto más de 13 mil millones de dólares, lo cual es más competencia, es más inversión, es mejor calidad del servicio.

Estamos influyendo las telecomunicaciones en el crecimiento del PIB nacional en un 11 por ciento, que es la cifra más importante. No solamente estamos influyendo en el crecimiento

económico, sino también en la reducción en un momento dado de la inflación del país, que hemos tenido hasta recientemente una de las inflaciones más bajas.

No sé en este momento, por el movimiento del dólar, pero realmente al tener una inflación baja el impuesto más grave que tiene una economía se ha logrado gracias a las telecomunicaciones también en un nivel bajo.

En fin, los 100 mil sitios conectados con Internet, que ojalá –creo que a la diputada no le contesté o no le comenté el tema– podamos encontrar los recursos para poder seguir creciendo, más tienen cuando menos 10 megahertz los sitios México conectados. No tienen uno –alguien lo comentó, no recuerdo quién– tienen 10 megahertz, que es más de lo que tienen en un promedio las casas-habitación que reciben servicio de un operador. En fin, transitamos a la TDT, repartimos las televisiones, se liberó la banda 700.

Creo es ahorro económico, cobertura, competitividad y mejor servicio lo que pudiera sintetizar los beneficios de esta reforma de telecomunicaciones a la fecha. No quiere decir que hayamos cumplido ya con las metas, falta mucho, pero creo que vamos en una ruta correcta, diputada.

La presidenta diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco: Gracias, secretario. Gracias, diputada. Con esta intervención concluye la primera ronda de preguntas y respuestas. Le cedo la conducción de la comparecencia al diputado Javier Rodríguez Dávila, presidente de la Comisión de Transportes.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias. Para proceder con la segunda ronda, conforme al acuerdo de las Juntas de las Comisiones de Transportes y

de Infraestructura y de Telecomunicaciones, le cedo el uso de la palabra a la diputada Cynthia Gissel García, del Partido de Encuentro Social, hasta por tres minutos, por favor.

La diputada Cynthia Gissel García Soberanes: Buenas tardes. Nuevamente. Entiendo que algunos cuestionamientos que son infundados y que después de su clara participación, señor secretario, salen sobrando. Que inclusive están en el presidente de la República, pero creo que algunos no nos hemos tomado ni siquiera la molestia de leerlos.

Pertenezco a la fracción parlamentaria del Partido Encuentro Social, soy orgullosamente de Tijuana, Baja California, y en esa ciudad contamos con la carretera de cuota más bella de todo Latinoamérica, denominada Tijuana-Ensenada.

En dicha vía se encuentra instalada a la altura de Playas de Tijuana la plaza de cobro número 34, con un costo de 31 pesos que cubre hasta la entrada de Playas de Rosario. De conformidad con el decreto presidencial que se emitió en el año de 1967, se autorizó un cobro de recuperación de la inversión de dicha autopista y para apoyar la organización de los Juegos Olímpicos de México 68, hasta por 30 años. Es decir, que en el año de 1998 debía liberarse de cualquier cobro y de convertirse en carretera libre, lo cual a la fecha no ha acontecido.

Actualmente, dentro del tramo de 31 kilómetros que cubre de Playas de Tijuana a Playas de Rosario, se encuentran 18 fraccionamientos que albergan a más de 20 mil familias. Es cierto que en el año 2000 se autorizó un programa para que dichos residentes tan solo paguen el 50 por ciento de la cuota, sin embargo, eso no ha sido suficiente, ya que al encontrarse en una zona conurbada los habitantes de esta área en promedio utilizan cuatro veces al día tal carretera, por lo que gastan más de un salario mínimo en peaje diario y lo que atenta contra sus derechos humanos y en principio de libre tránsito.

En ese tenor, mi pregunta a nombre de mi Partido Encuentro Social y de todos los residentes de Tijuana a Playas de Rosarito, de Baja California es: si hace 16 años feneció el decreto presidencial que le permitía a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concesionar la carretera Tijuana, Ensenada, Capufe, ¿cuándo se tienen contemplado eliminar de forma definitiva, por lo menos el cobro del tramo comprendido entre Playas de Tijuana y Playas de Rosario y que se realiza en la plaza de cobro número 34. Es cuanto.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias, diputada. Tiene el uso de la palabra, el maestro Gerardo Ruiz Esparza.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputada. Y sí estamos conscientes del tema. La respuesta va a ser quizá no tan contundente, pero sí rápida. Sí estamos comprometidos a ayudar en este gran objetivo, diputada. Llevamos a cabo, déjenme decirlo así, una concertación para que se diera y el Fonadin sí apoyó el 25 por ciento y la otra parte que había ofrecido apoyarla, no lo apoyó.

Lo que estamos tratando de hacer no depende del servidor la decisión, más bien es de Fonadin, pero lo hemos hablado con ellos; ver si es posible que se absorba una parte adicional de este tema. Depende de ellos, estamos haciendo las gestiones correspondientes, estamos conscientes del asunto y vamos a tratar de cumplir con él. Gracias, diputada.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Gracias, señor secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Tiene el uso de la palabra, el diputado Jonadab Martínez García, del Partido Movimiento Ciudadano, hasta por tres minutos para formular la pregunta.

El diputado Jonadab Martínez García: Buenas tardes. Gracias, señor presidente. Bienvenido, señor secretario. Nadie recibe en su casa a un invitado para agredirlo, para ofenderlo, pero en este ejercicio legislativo me es necesario hacer algunos señalamientos.

He sido muy respetuoso y sus compañeros, la Secretaría, puedan testificarlo, de todos los trabajos. Porque aunque no tengo la misma experiencia que usted, porque lo que a usted vive de experiencia, yo ni siquiera de vida lo tengo, pero sí en este vaivén de la vida he aprendido muchas cosas, entre las cuales es también respetar los Poderes del Estado.

¿Y por qué hago mención de esto? El 11 de octubre de este año, la Cámara de Diputados en el pleno del Congreso de esta máxima tribuna del país, por unanimidad, donde todos los partidos políticos votaron a favor de un exhorto que señalaba textualmente lo siguiente: exhorto que en coordinación a la Comisión Nacional de Seguridad, se implementen acciones para prohibir el tránsito de camiones de carga de doble remolque a fin de salvaguardar la vida e integridad física de las personas.

Esto fue un exhorto que hizo la máxima tribuna del país y sin embargo, hasta el día de hoy, a más de un mes, su servidor no ha visto ni una sola acción para que prohíba este tipo de transporte articulado.

Hoy en día siguen muriendo personas, hoy en día siguen existiendo accidentes o grandes riesgos para los que transitamos en carreteras federales. Por eso es que me nace a mí la duda de que si este ejercicio soberano es para analizar todo el informe de este año de actividades del presidente de México, qué caso tiene llegar a una conclusión si usted y el ejército que le acompañan, hablando en los buenos términos, no ha llevado a cabo un exhorto que nosotros pronunciamos hace un mes, qué caso tendría seguir con esto.

A más de un mes de tal acción no hemos visto resultados palpables. Mi pregunta concreta es, ¿qué seriedad podemos darle, no solo a lo que hoy nos comunique sino a lo que hoy podamos acordar, a fin de otorgar seguridad a la brevedad posible a todos los usuarios del sistema vial?

Señor secretario, usted y todos los aquí presentes sabemos que en este país cuando no se quiere resolver algo se forman comités o cosas por el estilo; ése es el caso. En la contestación de la dependencia a este exhorto, y que seguramente me puede responder con eso, se creó un comité consultivo nacional de normalización de transporte terrestre y este mismo se subdividió en subgrupos, de esos subgrupos se pronunció que deberían dar cumplimiento a la prevención de accidentes, impacto ambiental y progreso económico para el puntual cumplimiento de la norma 12, que tanto ha hecho ruido a la ciudadanía y qué tanto ha estado en el debate en la agenda nacional por tantas muertes y por tantos accidentes que ha habido en carreteras federales.

En esa misma norma 12, en su artículo tres transitorio dice, en un plazo que hasta tres años de plazo de esta norma en vigor se debería de analizar, y lástima de que el tiempo se me termina. La pregunta final es, ¿cuántas muertes más necesitamos, secretario? ¿Cuántos accidentes más necesitamos? ¿Cuántos litros de sangre deben seguir escurriendo las carreteras de nuestro país para poder ya ser tajantes y decidir si el autotransporte articulado debe sí o no circular en carreteras federales? Muchísimas gracias, secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias, diputado. Tiene el uso de la palabra, el maestro Gerardo Ruiz Esparza.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado Martín García. Tema, sin duda sensible, y tema que debe ser reflexionado –creo yo– con profundidad empezando por las facultades. La Secretaría de Comunicaciones no tiene facultades legislativas para prohibir. Si

yo prohibiera, pues primero se van a amparar y van a ganar el amparo, pero yo no tengo facultad para prohibir lo que la ley permite; y segundo, pues me van a destituir con mucha razón por estar ejerciendo facultades fuera de ley haciendo uso de atribuciones y facultades.

Lo he dicho y lo reitero, si se trata de prohibir hay que modificar la legislación y hay que prohibir en la legislación. Si se trata de regular es entonces la autoridad administrativa la que puede regular y lo estamos tratando de hacer de la mejor manera posible. A mí me han dicho los expertos: oiga, por qué si solamente el tres por ciento del 100 por ciento de los muertos y de los accidentes se genera en carreteras federales, por qué nadie más está preocupado de las otras muertes? ¿Qué no son vidas? ¿Qué no son también accidentes? Y nadie se preocupa más que por los accidentes en las carreteras federales. No en las estatales. No en las municipales. No en las ciudades. Y no he podido contestarles.

Ellos ya le dijeron en estas cuestiones que no se valoran, pero yo creo que son importantes, al Senado de la República, que también se tomen en cuenta esto para que haya medidas que también eviten que se pierdan vidas ahí.

Dos, dentro del tema de las carreteras federales, es claro que el mayor número de accidentes se presentan no en el transporte doblemente articulado, se presente en el transporte sencillo, primero es el vehículo, el vehículo de transporte personal. Luego es el vehículo, el transporte de carga de una sola unidad. Luego, en número de accidentes es el transporte de un remolque, y el último es el transporte de doble remolque.

Yo creo y es mi sentir, que dentro de este marco debemos de ver realmente qué es lo que provoca el accidente y cómo se puede evitar. El 80 por ciento de los accidentes son causados por factor humano. Eso ¿qué quiere decir? Que deberíamos estar, y es mi sentir respetuoso, más preocupados por el cansancio del conductor, por las habilidades del conductor, por —en

un momento dado— la pericia del conductor, que en un momento dado por otros factores que no van a generar que haya menos pérdida de vida y menos accidentes.

Yo no soy experto en el tema. Sí hay expertos en el tema que nos están diciendo de mala manera más técnica y científica posible qué medidas deben de tomarse para que haya menos accidentes en carreteras.

La SCT no ha estado con brazos cruzados. Cuando no era preocupación este tema, revisamos la norma, esa norma famosa 012, y tomamos medidas que sin duda son un factor de menos accidentes. Se bajó el peso permitido de 80 a 75.5 toneladas. Se bajó la velocidad máxima que no tenía límite más que el de la carretera, a 80 kilómetros por hora. Se hizo para estos dobles remolques un equipamiento obligatorio de GTS, de tal manera que se pueda ver a qué velocidad va el camión a distancia y en un momento dado se pueda saber si lleva sobrecarga o no lleva sobrecarga.

Las licencias se pasaron de cinco años a dos años de vigencia. Esto ya se revisó hace dos años y medio, ya se tomaron medidas cuando no era un tema como está siendo el día de hoy.

¿Ahora qué recomiendan los técnicos, qué recomiendan los expertos? Recomendamos adicionalmente que se obligue a estos doble remolques a llevar gobernadores de velocidad, que yo creo que deberían de llevarlos todos. Lamentablemente el hombre-camión no tendría el recurso para poder hacerlo, aunque creo que también debería de ser, pero en fin, ya veremos qué se decide en el ámbito técnico de estas cuestiones.

Obligar al uso del gobernador, es decir que ni en bajada ni en curvas el camión pueda ir a más de 80 kilómetros. Instalar arcos de pesaje. Esto no es una cuestión, si no hay presupuesto ya veremos qué tenemos que hacer. Nos están recomendando los técnicos que haya arcos de

pesaje para ver velocidad, para ver el peso y que de ninguna manera se rebasen esas condiciones.

Una autorización expresa para doble remolques. Esto quiere decir que no puede circular un doble remolque si no cumple con todas las especificaciones técnicas y expresamente traen una placa o un permiso para circular como tal.

Instalar sistemas de videovigilancia, módulos permanentes de revisión con la Policía Federal, más requisitos de licencia y más revisiones a los conductores, más presencia de la Policía Federal, establecer un observatorio de transporte de carga. En fin, una serie de recomendaciones que los expertos y los técnicos lo dicen.

Tenemos dos alternativas. Yo sé que perder la vida de un ser querido es algo muy grave. Lamentablemente hay que ver realmente cuáles son los factores que nos llevan a que esa vida se pierda y no tan solo estar tomando una decisión que no va a bajar, de acuerdo a los expertos, el índice de accidentes.

Creo que hay que analizarlo con profundidad, con seriedad y dentro de las facultades que tiene en un momento dado cada una de las instancias. El Legislativo y la autoridad administrativa. Gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Gracias, señor secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Tiene el uso de la palabra la diputada Concepción Villa González, del Partido Morena hasta por tres minutos, para formular su pregunta.

La diputada Concepción Villa González: Buenas tardes, diputadas y diputados. Buenas tardes, secretario Ruiz Esparza, bienvenido. Con su permiso, diputado presidente.

México es uno de los países en los que circulan camiones de doble remolque. La Conferencia Nacional de Transportistas Mexicanos ha señalado que en México un camión de carga tiene de largo 31.5 metros, cuando el promedio del largo en otros países es de 18.5 metros. Esas medidas se han reducido debido al peligro que representa el peso y el largo de un camión circulando en carretera, como lo declaró el director de la Conatram.

Es un proyectil que no se puede frenar en 300 metros, por tal razón la longitud de las unidades de carga no deberían de exceder de 25 metros. A esta condición se suma la antigüedad de las unidades y el exceso de la velocidad en las carreteras que no se diseñaron para este tipo de transporte.

Para Morena la seguridad de automovilistas y peatones también debe de ser considerada prioridad en un momento coyuntural en el cual convergen intereses económicos y sociales relacionados con el tema de autotransportes en carreteras federales.

La regulación de los camiones de doble remolque han generado una serie de pronunciamientos por el gremio de transportistas, desde cuya perspectiva señalan que se debe ponderar el beneficio económico sobre la seguridad de quienes transitan por las vías terrestres a lo largo y ancho del país.

Cifras de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos exponen que a causa de los accidentes generados por el transporte de carga de doble remolque, mueren anualmente mil personas a nivel nacional en parte por las complicaciones que se presentan durante el viaje, causados por la sobrecarga a la que se les someten estos modelos automotrices, lo cual podía

evitarse si se hiciera un uso adecuado de los mismos, ya que no están diseñados para soportar grandes cargas sino para transportar mercancías voluminosas, de acuerdo con lo expresado por el presidente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga.

Con esta lógica, el secretario de Comunicaciones y Transportes anunció que se expedirá una placa especial para los camiones de doble remolque, explicando que para obtenerla se llevaría a cabo revisiones de los vehículos doblemente articulados con la finalidad de verificar las condiciones físico-mecánicas de las unidades y la documentación de los conductores y vehículos

Esta medida no nos parece suficiente. Le pedimos atiende las demandas de la ciudadanía y las propuestas que han hecho otros legisladores y se pronuncie en contra del transporte de carga con doble remolque.

Mis preguntas son: ¿Qué propuestas concretas se han planeado para dar solución a los problemas que ocasionan los camiones de doble remolque? Una alternativa viable a mediano plazo es el ferrocarril, ¿por qué no se ha considerado rehabilitar las vías? No solo es importante para agilizar el transporte de carga el ferrocarril; es vital para la actividad económica en pequeñas poblaciones, reactiva las actividades económicas de las localidades y ofrece transporte de carga pesada para mayor seguridad. Es cuanto.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Gracias. Tiene el uso de la palabra el maestro Gerardo Ruiz Esparza.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Yo creo que estamos en un tema que se ha generado ya un gran debate. Yo creo que es un tema que al margen ya de entrar en consideraciones técnicas de lo que opinan expertos u opinan otros países, creo que es algo de lo que todos debemos salir ganando.

Realmente aquí debe salir ganando México. Debe hacerse un análisis, repito, por parte de las instancias de la Cámara de Diputados, de la Cámara de Senadores, de los expertos del país, de las autoridades administrativas especializadas. Yo no lo soy, pero sí tengo áreas que están especializadas en la seguridad en el transporte, en la medicina en el transporte y que están analizando el tema y creo que vale la pena escuchar cuáles son sus conclusiones.

Yo estoy cierto que de aquí van a salir medidas legislativas que no solamente beneficien la seguridad, que también beneficien a la economía. Una lógica elemental –quizá yo estoy equivocado y pido una disculpa si es así–, pero si en un momento dado el doble remolque se suspende, no creo que vaya a haber menos accidentes, porque va a tener que suplirse el doble remolque por otro tipo de transporte que van a cubrir al doble remolque.

El doble remolque es hoy en día –estos no son datos míos, son datos oficiales– el menos antiguo, el más seguro. Es el único que trae en su generalidad frenos GPS, frenos que van a cada rueda, de tal manera que quizá –esto lo han dicho los expertos, algún día de estos se presentará una prueba de esto que estoy diciendo– frena más rápido un doble remolque que un remolque sencillo, uno con 75 toneladas y el otro con 57 toneladas, por las condiciones físico-mecánicas del doble remolque.

Yo no creo que sea momento de entrar en un debate de especialistas, como ya creo que lo tratamos de proponer, sino más bien de que analicemos el tema. Veamos qué es lo más conveniente para el país y ustedes como Cámara de Diputados, nosotros como autoridad administrativa, hagamos nuestras propuestas y resolvamos de una manera democrática este tema tan delicado, algo que respete la vida humana, que respete en un momento la seguridad, pero que también respete la economía del país; mucho de la economía del país se mueve por este tipo de transporte.

Debemos de pensar también en este tipo, no solamente son Coca Colas, Sabritas, en fin, como lo han dicho cuestiones; se mueve el agua, se mueven los vehículos, se mueven las exportaciones, se mueven cuestiones económicas que tienen un gran valor para el país y no solamente alimentos que en un momento dado no digo que sean malos, simple y sencillamente somos... no son malos, pero no es lo único que se mueve por esta vía.

Entonces, hagamos esta reflexión para que todos realmente salgamos ganando y no dejemos solamente en el criterio de una persona que pudiera ser en un sentido o en otro, creo que este debe ser un criterio mucho más democrático. Gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Gracias, secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Tiene el uso de la palabra el diputado Mario Machuca Sánchez, del Partido Verde Ecologista de México, hasta por tres minutos.

El diputado Mario Machuca Sánchez: Muchísimas gracias, buenas tardes, voy a dar un posicionamiento final. Muy buenas tardes, bienvenidos sean todos ustedes; señor secretario Gerardo Ruiz Esparza, señores diputados, funcionarios que lo acompañan, medios de comunicación público en general, bienvenidos todos.

Señor secretario, a nombre de la fracción parlamentaria del Partido Verde Ecologista queremos agradecer su presencia en esta Cámara de Diputados, sabedores de que esta ha sido una sesión larga, intensa, pero también muy productiva; quisiéramos hacer unos comentarios finales.

El diálogo entre los poderes es nuestra democracia y da sentido a la república, hace posible la rendición de cuentas y enriquece las políticas públicas. Una relación constructiva y responsable entre el Ejecutivo y el Legislativo es indispensable para hacer frente a los grandes desafíos de este país.

En el Partido Verde Ecologista reconocemos el enorme avance que el trabajo coordinado entre el Legislativo y el Ejecutivo han logrado en materia de telecomunicaciones, proyectos como la Red Compartida que permitirá ampliar la cobertura de servicios de internet en zonas del país que hoy no tienen acceso a ello y la democratización de la oferta de servicios de telefonía y comunicaciones que se han traducido en mejores costos para los usuarios, sólo por mencionar algunos de los más importantes.

Estas acciones se sientan como un precedente de cooperación y de coordinación política en favor de los mexicanos, una muestra de que la política no sólo es enfrentamiento y descalificación.

Me es grato escuchar, señor secretario, acerca de los planes del nuevo aeropuerto de la ciudad de México, por su magnitud y nivel de inversión. Sin duda el proyecto de mayor relevancia en materia de infraestructura, particularmente deseo subrayar que se trata de una obra autofinanciable, una obra sustentable, con certificación internacional por ser amigable con el medio ambiente, una obra con gran impacto social, y que pensemos en los miles de empleos que esta está creando en su fase de construcción y los miles de empleos que generará cuando tenga su operación.

No hay mayor detonación de empleos que la economía tendrá en la ciudad de México con este gran proyecto y que el gobierno capitalino debe de apoyar con todo. Por todo ello la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México es una buena y gran

noticia para nuestro país; nuestro reconocimiento a la Secretaría de Comunicaciones y a este proyecto.

Asimismo no podemos dejar pasar las medidas que en materia de transparencia se han impulsado de acuerdo a lo que aquí se platicó durante este sexenio, teniendo el portal de transparencia en Internet la participación de testigos sociales en las licitaciones, los protocolos de transparencia, así como la capacitación al 100 por ciento en esta materia, y que son, sin duda, indicadores de que atrás quedó la opacidad que solía caracterizar la construcción de la obra pública.

Hoy la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es sinónimo de mejorar prácticas en su transparencia.

Quiero reconocer el hecho de que pese a las limitaciones financieras y presupuestales, las obras de infraestructura y de transportes no se han parado en lo que va de este sexenio, y por lo que vemos, seguirán sus construcciones en los siguientes años.

Prueba de ello es precisamente la construcción de este nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, una obra transexenal y que a veces se nos olvida mencionarla. Este gobierno no construye obras para un relumbrón inmediato, no son cortoplacistas, este gobierno construye para el México del siglo XXI. Con que sean obras competitivas...

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Concluya, diputado, por favor.

El diputado Mario Machuca Sánchez: ... y sus ciudadanos tengan más oportunidades para salir adelante mediante el uso de nuevas tecnologías y de comunicaciones.

Quiero finalizar refiriéndome también a los proyectos de los trenes en los principales centros urbanos del país, como lo son el de Guadalajara y el que conectará a la Ciudad de México con Toluca.

Sin duda, estos proyectos logran reducir el número de vehículos en circulación, al ofrecer a los ciudadanos mejores alternativas de desplazamiento. Yo quisiera invitarlo, señor secretario, a que así como se dan estas dos obras de infraestructura muy importantes en Guadalajara, y ésta que llevará a la Ciudad de México con Toluca, que se puedan llevar a cabo otras obras de infraestructura en otras partes del país. Es cuanto. Muchas gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias, diputado. Tiene el uso de la palabra el maestro Gerardo Ruiz Esparza.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, por sus comentarios, diputado Machuca Sánchez, son realmente alentadores. Y sí, yo diría en honor al Partido Verde, que estamos frente a un proyecto platinum, que es el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el aeropuerto de ese tamaño, el primero en el mundo que tendrá esa certificación. Esperemos que todo salga bien para lograrla, ser el aeropuerto con esta certificación de amigable con el medio ambiente. Y lo mismo el tren México-Toluca, que al margen que le da un trato digno al ciudadano, al margen de que ahorra el tiempo del ciudadano, sí, sin duda, con un aforo inicial de 250 mil pasajeros sacará de circulación muchísimos vehículos que hoy requiere ese espacio de manera muy importante la Ciudad de México y toda su zona conurbada, y sin duda es un transporte masivo amigable con el medio ambiente. Gracias por sus comentarios y creo que esta parte de amigable con el medio ambiente es muy importante para el proyecto. Muchas gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias, señor secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Tiene el uso de la palabra el diputado Arturo Santana Alfaro, del Partido de la Revolución Democrática, hasta por 3 minutos.

El diputado Arturo Santana Alfaro: El diputado Arturo Santana Alfaro: Con su venia, diputado presidente. Sea usted bienvenido, señor secretario de Comunicaciones y Transportes, subsecretarios, coordinadores generales, directores generales que nos acompañan el día de hoy. Compañeras y compañeros legisladores. Debido al formato que es un poco acartonado, no voy a leer aquí un discurso que teníamos y voy a tratar de ser más sustancial en lo que viene.

¿A qué ciudadano de este país no le interesa tener mejores sistemas de comunicación, sistemas de transporte, carretera, infraestructura, etcétera?

Creo que es la aspiración de todos y todas las mexicanas y mexicanos; sin embargo, he escuchado con mucha atención varios de los posicionamientos que han vertido algunos de los compañeros y compañeras que me han antecedido en el uso de la voz, y quiero hacer algunas anotaciones.

En el caso de los camiones de doble remolque, es un tema que evidentemente no se puede soslayar, independientemente de que el secretario, independientemente de que el Estado no tenga hoy por hoy las herramientas jurídicas necesarias para dictar alguna medida contundente para lograr controlar este problema que se ha venido presentando en los últimos

años en nuestro país, lo cierto es que tampoco se puede soslayar esa responsabilidad, como bien lo dijo usted, esa responsabilidad regulatoria.

Y se habló aquí de pesos y dimensiones, y se le dio nada más un pincelazo al tema del factor hombre-chófer. Yo creo, señor secretario, que se puede hacer mucho más allá, tomando en cuenta este factor. Debe de haber un mayor control, debe de haber mayores medidas, independientemente de que permítame informarle que hay una serie de iniciativas ya al seno de la Comisión de Transportes que se refieren precisamente a reformas al artículo 50 de la Ley General de Autotransporte Federal para regular esta materia. Entonces, en sentido me parece pertinente que la Secretaría a su cargo pudiera hacer más en relación a este factor.

Otro tema fundamental y que nos ha tocado aquí, es un tema, y es un problema que se viene presentando desde hace ya algunos años en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y en varios aeropuertos del país, el flujo, la actividad de transporte de pasajeros por la vía de la aplicaciones, me refiero en particular a Uber y Cabify, y hemos visto una actitud decidida por parte de la Secretaría a su cargo para llegar a controlar esta actividad.

El Estado no puede renunciar a controlar esta actividad. Ustedes son los encargados, desde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de regular el transporte de pasajeros en estos aeropuertos, y hasta el día de hoy no se ha visto.

Yo en el último operativo de relumbrón que vi fue al momento en que fue usted a entregar la sala 75, que por cierto le reconocemos es un acto de cumplimiento que realizó usted hace algunos meses.

Entonces en ese sentido, le preguntaría a usted si están dispuestos ustedes a regular esto antes de que venga una norma que permita la actividad en este sentido. Creo que el Estado, repito,

no debe de renunciar a estas facultades, y en este caso sí cuenta usted con toda la instrumentaria jurídica para ponerle fin a esta actividad, hasta entre tanto no se encuentre plenamente regulada por la ley.

Y por último, un asunto que se viene presentando en la Ciudad de México, señor secretario. No sé si tiene usted conocimiento que existe una oposición férrea por parte de los vecinos de la delegación Gustavo A. Madero o la construcción del viaducto La Raza-Indios Verdes Santa Clara.

Entonces en ese sentido quisiera yo preguntarle, ¿en qué estatus se encuentra este proceso de construcción? El impacto urbano ya lo tienen ustedes en sus manos, y además también decirnos, qué impacto o beneficio habrá en la materia de movilidad en esta zona, y si hay algunas otras alternativas. Es cuanto.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Gracias, diputado. Tiene el uso de la palabra el maestro Gerardo Ruiz Esparza.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias diputado Santana Alfaro. Sin duda el doble remolque, lo que decía yo hace un momento, es fundamental, que todos salgamos ganando. Realmente tratar de tener los mejores criterios, la SCT no va a dejar de hacer lo que esté a su alcance para que se tomen las mejores decisiones.

Decisiones basadas en un país democrático, en un país que debe de tomar en cuenta las opiniones de los diferentes actores y de los diferentes sectores para tomar una definición y no simple y sencillamente en una posición que puede ser más personal o puede ser en un momento dado más sectorial.

Creo que debemos –dice usted, hay que hacer más por este factor. Estamos haciendo todo lo que está a nuestro alcance por que se llegue a las mejores conclusiones que respeten la vida del ciudadano, que tenga la mayor seguridad posible.

Y, créanme, lo hemos estado tratando de transmitir. Hemos convocado en foro que no es burocracia, es escuchar las opiniones de todos. El Senado de la República se involucró haciendo este foro, organizando este foro. Viene la revisión de la norma, una revisión técnica de la norma, en donde todas las opiniones de van a considerar a efecto de tomar esta definición.

Haremos hasta donde esté nuestra capacidad para que sea la mejor definición posible, la más respetada. Sé que, como todo, habrá quien esté a favor de una decisión, habrá quien esté en contra de esa decisión. Pero lo importante es que la mayoría, la razón y la lógica estén detrás de una decisión.

Del otro tema también, un tema debatido mundialmente, en donde por un lado –déjenme decirlo– en el caso del aeropuerto, no me meto en el caso de la ciudad, que también se está debatiendo por todos los ámbitos, se tiene una responsabilidad del aeropuerto de transportar a sus pasajeros. Y hasta ahora hay no solamente este tema de Uber y de Cabify, está en debate, sino también hay otros temas que salieron hace poco a relucir por parte de la Cofece, de abrir prácticamente, totalmente, el transporte en los aeropuertos.

Y aquí pues también hay dos opiniones, y nosotros debemos ir realmente con la que en un momento dado registre esa lógica, ese razonamiento y esa mayoría detrás de ella. Y es que al abrir totalmente la entrada a los aeropuertos para el transporte público todos los concesionarios y el propio aeropuerto nos ha dicho: y qué va a pasar con la seguridad del pasajero que normalmente trae bienes, normalmente trae dinero, normalmente trae cuestiones

valiosas. Y, si se abre y no hay control, entonces creo que podemos tener un problema más grave que lo que se está planteando como solución.

Hoy los aeropuertos, en términos generales, a nivel nacional, sobre todo los de mayor pasaje, trabajan con control absoluto del transporte, no entra más que los que están autorizados, se cobran las tarifas, quizás un poco más altas, sí, porque hay un sistema más caro de operación que el transporte de la calle y trabajan con GPS, saben a qué hora sube el pasajero, saben a qué horas el pasajero llega a su destino, saben a qué hora regresó el transporte que lo trasladó, en fin.

Y creo que afortunadamente que hasta la fecha este no ha sido un tema, no he sabido yo de algún incidente, salvo alguno por ahí que no fue cuestión de un transporte, dejaron un pasajero y tuvo un incidente después de que lo dejaron en otro lado, pero no he sabido de un incidente a nivel nacional que se haya presentado en este tipo de transporte.

Habrá que analizarlo, habrá que ver qué es lo mejor y tomar la determinación más correcta desde el punto de vista que se sienta que se recibe como una decisión aceptada en lo general por la sociedad.

Viaducto-La Raza, Santa Clara, estamos analizando. Sé que hay rechazo, sé que los vecinos están en un momento dado impugnándolo. No sé va a hacer nada que no sea aceptado, que salgamos ganando todos; y, mientras eso no sea así, no se hará nada, diputado. Gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias, señor secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Tiene el uso de la palabra el diputado Francisco Gutiérrez de Velasco, del Partido Acción Nacional, hasta por tres minutos.

El diputado Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza: Con su permiso, presidente. Estimado licenciado Gerardo Ruiz Esparza, agradezco su presencia. Bienvenido a este recinto.

Quiero tocar el mismo tema de logística de transporte en los mismos términos que han pasado mis demás compañeros. Y antes quiero decirle y agradecerle porque hemos recibido una buena atención de parte de la subsecretaria de Transportes, el subsecretario de Infraestructura, el coordinador de Puertos y Marina Mercante, donde hemos tenido reuniones de trabajo en ese sentido.

Creo que tenemos que trabajar en conjunto para buscar la solución, las mejores soluciones, y que podamos compartir lo que a ustedes les toca y lo que nos toca a nosotros. Creo que es la manera y la receta, que debemos trabajar en conjunto, y ésa es la gran visión con la que yo comparto que hemos venido trabajando en los últimos meses este tema del doble remolque y es un tema que efectivamente llama la atención de los ciudadanos, porque así como han crecido las carreteras, así ha crecido el número de tráilers en las carreteras.

Hay arterias que ya tienen una dimensión en su saturación que podemos contar que por cada carro hay un tráiler, sea de doble remolque o sencillo, pero hay una saturación, yo le digo del estado de Veracruz, del puerto de Veracruz a México, es una saturación tremenda y me han dicho que de México a Querétaro también y así hay muchas arterias en esta nación que están llenas de tráilers.

Me llama la atención que este tema no es nuevo, que viene ya de muchos años atrás y que lo retomamos y vuelve a revivir y creo que no hemos encontrado la solución correcta, tanto que aquí seguimos discutiendo después de muchos años.

Yo quiero invitarlo, señor secretario, a que tomemos cartas en el asunto, que revisemos esta norma 012, que efectivamente dé respuesta a la actividad económica de muchos transportistas, que dé respuesta al transporte que se hace en todo el país, pero también dé respuesta a la inquietud de seguridad que buscan los ciudadanos en las carreteras.

Yo creo que es el camino que debemos de tomar y debemos de solucionar, que es en este análisis, en donde ya lo hemos discutido, y yo quiero decirle que en Estados Unidos, por compararnos y no quiere decir que sea lo ideal, pero los tracto camiones al final tienen una vida útil y los remiten a otros países una vez que ya terminó, y muchos vienen a México. Muchos tracto camiones no tienen la capacidad para volverse de doble remolque, son sencillos allá y muchas veces empresas los toman acá y los convierten en doble remolque. Entonces fallan en tema mecánico, no tienen la potencia, no tienen sistema de frenos y en ese sentido yo creo que hay que vigilar este tipo de cosas.

El tema de engranes hechizos, el tema de cosas que se van haciendo que no son las correctas de fábrica, y que de esta manera yo creo que hay que normar este tema para estar mayor protegidos en la parte física de lo que es el transporte, pero también, como ya lo mencionó usted, el tema de los choferes también es muy importante.

Sabemos que son muy bien pagados porque tienen jornadas prolongadas de trabajo y que también son responsables de muchos accidentes que pasan en la carretera. Hay que regular, ya hemos hablado de una licencia en las juntas que hemos tenido, una licencia de dos años

nada más con mucho mayor exigencia. Yo creo que tenemos que también en el factor humano regular esta parte de la acción de los choferes.

Las preguntas que yo quiero en sí expresar y retomar aquí, es. Hoy tenemos una cantidad de trailers en carreteras enormes, 48 mil... y se trata de buscar otros esquemas de transporte nacional. Yo quiero saber qué se está invirtiendo en el área ferroviaria, porque es un área donde podemos suplir mucha de la carga terrestre, que debemos saber esas concesionarias en qué están invirtiendo y qué obligaciones tienen para invertir y qué rutas para poder ya no mandar más carga a carretera, sino estar supliendo.

La otra que también hemos discutido en otras reuniones es el tema del cabotaje. El tema del cabotaje donde pueden llegar a grandes puertos muchos de los contenedores, irse con barcos menores a puertos secundarias. De esa manera quitaríamos carga y trailers de una manera responsable de las carreteras. Muchas gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Gracias, diputado. Tiene el uso de la palabra el maestro Gerardo Ruiz Esparza.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado Gutiérrez de Velasco. Sin duda coincido con mucho en los temas aquí tratados.

Sí ha crecido el número de trailers porque ha crecido nuestro comercio interior, ha crecido nuestro comercio exterior, ha crecido el movimiento de mercancías y mientras este país siga creciendo en su economía, que esperemos que así sea, va a crecer el número de movimientos de mercancías a los puertos, a los mercados, a las exportaciones fundamentalmente.

Creo que la solución de fondo, que es lo que en el fondo lleva, la solución de fondo que lleva el diputado Gutiérrez de Velasco, es que tratemos de encontrar los mejores mecanismos para crecer con los mejores sistemas de movimiento de las mercancías, con los mejores sistemas de movimiento de la producción que no solamente sea eficiente, sino que sea de bajo costo, fundamental para el crecimiento económico del país, y el ferrocarril es una de las formas.

Así lo hemos visto, creo que debe ser parte del análisis de fondo, diputado, del análisis en un momento dado lo he dicho, quizá con cierto atrevimiento, pero creo que esta parte logística debe inclusive tener una ley de por medio y le estamos meditando para ver si se puede en un momento proponer algo.

Digo que a veces hay que decidir si no se tiene muchos recursos en qué conviene más invertir, si en un túnel de doble estiba para ferrocarril, en un libramiento de ferrocarril o en una carretera. No quiere decir que se pongan a competir, pero cuando hay pocos recursos creo que sí, la Secretaría de Hacienda hace valoraciones de qué tiene mayor utilidad, y a veces creo que gana lo social, sobre un momento dado cuestiones de fondo que van a apoyar más lo social y además lo económico.

Entonces, en ferrocarriles hay grandes inversiones, los concesionarios de carga están invirtiendo casi el doble de lo que están responsabilizados, en modernizar sus trenes, en tener un transporte más seguro de ferrocarril y quizá valiera la pena que lo platicáramos con un poquito más de calma, la subsecretaria Mascott desde luego estará atenta a este tema, para ver realmente cómo hemos avanzado en ferrocarriles de carga, además de la inversión pública, que está haciendo, que también es muy importante, no suficiente, pero sí es importante.

Coincido, ¿qué estamos tratando? Los mismos expertos nos han dicho, a ver, que el doble remolque tenga una certificación especial. Que no pueda circular un hechizo, un camión que

no está diseñado para ser doble remolque y que cumpla con especificaciones de gobernador, de frenos ABS, de todos los requisitos para que sea un transporte seguro. Es lo que están recomendando.

Creo que debe ser un hecho –es mi criterio– que no pueda un camión ser armado para transitar como doble remolque. Es más, creo que la parte de antigüedad de todo tipo de transporte debe ser un factor de análisis en este debate que se está generando sobre ese transporte.

Sin duda cabotaje. La parte del mar es la forma más económica de mover mercancías y poco se usa este mecanismo. Creo que es algo que debemos también propiciar que se use más, coincido plenamente. Hay varios factores que obstaculizan que crezca más rápidamente el cabotaje y creo que hay que abordarlos.

El factor humano operador creo que debe ser el eje central de todo el análisis. El factor humano es el principal causante de accidentes, creo que debemos ser más exigentes con este punto. Pero es parte de todo el análisis, diputado, le agradezco realmente los comentarios, porque diría que coincido prácticamente con todos. Muchas gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias, señor secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Tiene el uso de la palabra el diputado Lorenzo Rivera Sosa, del Partido Revolucionario Institucional, hasta por tres minutos.

El diputado José Lorenzo Rivera Sosa: Muy buenas tardes, compañeras y compañeros diputados. Le doy la bienvenida al señor secretario a este recinto legislativo y a todos los funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Primero, quiero reconocer los enormes esfuerzos que se hacen por parte del gobierno de la República para acercar más a todos los mexicanos a través de la llamada Red Compartida, que no es otra cosa más que el resultado de la reforma en telecomunicaciones, lo que se traduce en que el 95 por ciento de los mexicanos van a estar conectados vía teléfono, internet y generando una mayor competencia, bajando así los costos que esperamos que sea hasta en un 50 por ciento en las tarifas de comunicación, ya que prácticamente han desaparecido los cobros de larga distancia nacional e internacional, conectando así casi a todos los mexicanos.

Quiero hacer mención también que hoy no podemos dejar de ver la conectividad de las carreteras para la Ciudad de México, donde está uno de los mercados más grandes del mundo, donde existe la mayor concentración de las personas en el país, donde hoy viene la modernización de cuatro a seis carriles de la autopista México-Puebla; de seis a 12 en el tramo carretero de Chalco a la Ciudad de México, donde vimos la modernización de la carretera a Pachuca, de la carretera a Cuernavaca, de la carretera a Toluca, y así por mencionar algunas.

Existe hoy en día una gran cantidad de autopistas que dan la conectividad en forma inmediata y práctica, y que nos dan los ahorros y además disponen en el momento que el país requiere en esos momentos.

Hoy no podemos dejar de ver la modernización de los puertos, con una inversión gigante en el de Veracruz, donde se da con estos el puerto más moderno y más cercano a la capital. De

igual forma, vemos la modernización del puerto Lázaro Cárdenas en Michoacán y así todos los que hemos ya escuchado.

Y no podemos dejar de ver la visión que se tuvo para crear este mismo aeropuerto en la Ciudad de México, donde hay una inversión gigante, pero donde pone al país con respecto a otros aeropuertos como los mejores del mundo, no solamente por el transporte de las personas, sino también por el transporte de carga, que con ello seremos más competitivos en este mundo globalizado.

Hoy vemos también, señor secretario, y queremos reconocer el tren México-Toluca, que será el único y el mejor en Latinoamérica, con una gran inversión, pero también con un gran beneficio para todos los mexiquenses y para todos los mexicanos, así como el de Guadalajara.

Hoy vemos también que hay un cumplimiento de los compromisos del presidente de la República en un 65 por ciento y los diputados y los mexicanos seguimos teniendo confianza que llegarán a cumplirse la gran mayoría.

Hoy, señor secretario, estas son las cosas buenas, como lo dice el señor presidente Enrique Peña Nieto, que no se cuenta, pero que cuentan mucho y que nosotros sí las vemos y sí las contamos.

Por último, quiero hacerle una pregunta, ¿a cuánto ascienden los ingresos totales por concepto de peaje que recibe el organismo Capufe? Y de estos, ¿cuál es el total que se ha entregado a cada una de las entidades federativas en los últimos 10 años?

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Gracias, diputado. Ah, perdón, concluya diputado.

El diputado José Lorenzo Rivera Sosa: Quiero nada más para agradecerle en forma especial al señor secretario Gerardo Ruiz Esparza y también al subsecretario Oscar Vallejo, por su oportuna intervención, a nombre de la bancada poblana del PRI, el valioso apoyo que nos otorgó para que se pudiera conservar la fluidez de la aforo vehicular en la parte baja del recién inaugurado Viaducto Elevado de la Autopista Puebla-México, el cual es de una inversión de 10 mil millones, se pudo mejorar la comunicación y el oriente de la ciudad y, sin embargo, el gobierno del estado pretendía disminuir la circulación de la parte baja a un carril, lo que ocasionaría que de manera obligada se tendría que pagar el peaje.

Es por esto, que los diputados poblanos del PRI le solicitamos el apoyo a su Secretaría, como a muchas otras que siempre hemos sido escuchados, y con ello ponemos a disposición para todos los poblanos una vialidad como la merecen. Muchas gracias.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muchas gracias, diputado. Tiene el uso de la palabra el maestro Gerardo Ruiz Esparza.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Yo creo que parte importante de las autopistas, que a veces la cuota no es exactamente lo que más se aplaude, pero es la parte que permite que tengamos obras de infraestructura de gran calado, como las estamos teniendo, que en parte el usuario es el que paga esa obra a largo plazo, en principio, el Fonadin o un particular y ellos ponen el dinero, ponen el crédito, se construye la obra y luego a largo plazo, 30 o 40 años se va haciendo el pago a través de la cuota.

Una fórmula que yo creo que es correcta para un país en desarrollo, que no tiene los recursos necesarios y que permite que haya vías rápidas, más seguras y que las vías libres se liberen, este es el caso de la cuota y particularmente, diputado Rivera, en la parte de Capufe, la cifra

que me dan, que le confieso que no tenía la menor idea de cuánto era, pero ya me la dieron y es de 25 mil millones de pesos, y el 25 por ciento de esta cuota se va a las entidades federativas. Es lo que me dicen, yo le pido que tome con reserva este comentario.

Voy a pedir una certificación del mismo y yo personalmente me comunicaré con usted para transmitirle realmente cuál es el punto exacto de estas cifras con mayor precisión, que seguramente estará cercano a esto porque quien me lo dice sabe muy bien lo que me está diciendo, pero lo voy a certificar; porque realmente no era una cifra que yo tuviera en mente.

Le agradezco los comentarios, porque realmente coincido con todos, creo que esta obra que se está haciendo es una obra, lo he dicho, es una programa de infraestructura, quizá el más importante que se haya hecho en muchas décadas en el país. No me quiero ir a siglos pasados, pero creo que es un programa muy importante.

Afortunadamente, a pesar de la restricción financiera que estamos viviendo, hemos encontrado fórmulas para poder seguir adelante con el mismo. Muchísimas gracias, diputado.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Hemos concluido la segunda ronda de oradores y para la tercera ronda de preguntas, conforme al acuerdo de mesas directivas, me permito ceder el uso de la palabra al presidente de la Comisión de Infraestructura, al diputado Baltazar Hinojosa.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: ¿Sí se escucha? Muchas gracias, compañero presidente. Para dar cumplimiento, señor secretario, al numeral tercero del acuerdo de los grupos parlamentarios, se han inscrito para estar tercera ronda de comentarios finales los siguientes diputados. Le voy a pedir que haga uso de la palabra por tres minutos al diputado Gonzalo Guízar Valladares, del Partido de Encuentro Social.

El diputado Gonzalo Guízar Valladares: Muchas gracias, muchísimas gracias. Unos cuantos, pero sinceros, dice. No, muy amable. Señor secretario, diputado presidente. En primer lugar le queremos reconocer, como Partido Encuentro Social, que la infraestructura va íntimamente ligada al desarrollo. Un país que no le apuesta a la infraestructura, a los aeropuertos, a las carreteras, es un país que está destinado a estancarse y a depender de otras cosas, menos de su desarrollo.

En ese sentido, reconocemos en su informe, lo leí hace un momento, el gran porcentaje que dedica usted a las empresas locales regionales. Creo que ahí está la gran fortaleza, no solamente mantener ese nivel de 76 por ciento, si no mal recuerdo, incrementar lo más posible, señor secretario.

Nuestra fortaleza real está en las medianas y en las pequeñas empresas, aquellas que viven precisamente de la obra de infraestructura, que generan empleos, que pagan impuestos y que se desarrollan en el municipio, en la región.

Y si hablamos de Veracruz, con mucha más razón. Veracruz es un estado del sureste, con un pasivo social pendiente del Estado-nación que no ha permeado la justicia social como debe ser. Entonces, en ese aspecto va nuestro reconocimiento, nuestro exhorto a implementar e intensificar esta actitud positiva.

En otro sentido, como veracruzano le hago una pregunta y una reflexión. ¿Cuáles son las medidas o las estrategias que está tomando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que, en conjunto con el gobierno del estado, el reciente gobierno del estado electo, mejoren el sistema de carreteras del estado?

Están destrozados son unas trampas mortales, está destruido. No hay obras de infraestructura en Veracruz, usted lo sabe, señor secretario. Lo sabemos la gran mayoría de diputados veracruzanos y pensamos que si ponemos el dedo en la llaga, si combinamos esfuerzo, si apoyamos a este gobierno que va a entrar en materia de infraestructura, estamos dando un paso firme al desarrollo económico de Veracruz; porque ya es justo que a Veracruz llegue la transparencia, llegue el desarrollo, llegue la justicia.

Considero que es un buen momento, una oportunidad que nos da esta comparecencia para expresárselo. Que además es usted una persona técnica, domina el tema y nos da mucho gusto platicarlo. Adelante, señor secretario.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Adelante, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado Guízar Valladares. Realmente ha sido un gran propósito de esta administración, de la secretaría, el invertir lo que anteriormente era mayor, el recurso que se canalizaba y el número de contratos que se canalizaban a empresas nacionales. Y hubo una gente que falleció recientemente, que fue director general de ICA, quien abanderó este tipo de movimiento para que fuera al revés exactamente.

Yo me sumé a ello desde hace tiempo y ahora ya logramos que el mayor número de los recursos sea para empresas locales, prácticamente el mayor número de decisiones son empresas locales, versus empresas nacionales en un 70-30, tanto en número de contratos como el importe de los propios contratos.

En el caso de Veracruz, quiero decirle que vamos a tener un acuerdo con el señor gobernador Miguel Ángel Yunes, próximamente, entiendo de la semana entrante, a efecto de fijar una

agenda. Una agenda que se pueda ver a mediano plazo, lo que podemos transitar en este esquema financiero difícil, pero algo debe haber.

Yo sí quisiera mencionar que hay obras de infraestructura importantísimas para el estado de Veracruz. Uno es el Puerto de Veracruz, que el nuevo puerto que es cuatro veces y media mayor que el actual Puerto de Veracruz, que afortunadamente hemos encontrado esquemas alternativos al recurso público para poder seguir desarrollándolo con una inversión de más de 24, 25 mil millones en esta administración, que vienen fundamentalmente de inversionistas privados.

Hemos avanzado, estamos construyendo la escollera, la vamos a terminar y esperamos que en esta administración el presidente Peña Nieto, logremos entregar un puerto con cinco terminales funcionando.

Se está construyendo también, bueno terminamos la México-Tuxpan, una carretera que se inició hace muchos años, pero que a esta administración le tocó construir la parte más difícil de la carretera y afortunadamente lo hicimos rápidamente; hoy está operando y el puerto de Tuxpan con algunas obras muy importantes que hicimos en su entrada, algunos distribuidores, es el puerto más cercano a la Ciudad de México, una inversión de 10 mil millones de pesos que ya está operando en el puerto de Tuxpan y no tengo duda de que le va a aportar beneficios económicos a todo el Estado; y se está construyendo la autopista Cardel-Poza Rica, que el compromiso es que sí la terminemos en esta administración.

La autopista Tuxpan-Tampico, que también el compromiso no es hasta Tampico, es hasta Ozuluama, pero la idea es que lleguemos a Tampico en una carretera libre de peaje. Esas tres obras sin duda se van a terminar en esta administración, que yo creo que sí deben ser tomadas

en cuenta como una infraestructura muy importante en favor del estado de Veracruz, además de otras obras de menor importancia.

Pero estas tres, yo sí creo que reúna, estamos hablando del puerto de Veracruz, 24 mil millones más 10 mil millones del puerto de Tuxpan, más las dos carreteras serán tres mil 500 millones. Estaremos hablando de una inversión cercana a los 30 mil millones de pesos en favor del estado de Veracruz, que me da mucho gusto que se pueda realizar. Diputado. Gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Para hacer unos comentarios finales, a nombre del Partido de Encuentro Social, nuevamente le pedimos el uso de la voz al diputado Gonzalo Guizar Valladares, por tres minutos.

El diputado Gonzalo Guizar Valladares: Como no, diputado presidente. Muchas gracias. Quisiera hacer dos comentarios finales. En primer lugar felicitarlo por su equipo de trabajo, ahí tenemos que un subsecretario que nos ha dado toda la fortaleza, toda la atención debida en Óscar Vallejo. Hemos tenido reuniones importantes con él, seguimientos serios, formales, al igual que en transporte y en otras áreas de su secretaría.

En segundo lugar, Veracruz. Mi comentario segundo estriba en una carretera, señor secretario. Quizás no lo tenga usted en su programa ya integrado, pero Veracruz, Puerto Poza Rica, súper necesaria esa obra. Si logramos esa obra en Veracruz, sería cuando menos un avance significativo, sería formidable, es un solo carril; dos, una carretera libre prácticamente, y sería para conectat a México por la parte norte, la de Tuxpan-México sería un 20 los veracruzanos.

En tercer lugar, las zonas económicas especiales. Entendemos, reforzamos, apoyamos en la tribuna, por supuesto que es una iniciativa del presidente de la República con mucho atino, con mucha precisión. Si logramos vincular la infraestructura con zonas económicas especiales de a de veras, de fondo, nosotros podemos entender que habrá justicia social que tanto espera el estado, el país en el sureste.

Ese tema de Coahuila, somos de Coahuila. Conectar en Canal Seco a Salina Cruz, considero que sería muy importante meterle más recursos posibles, inyectarle recursos para que las zonas económicas especiales cuenten con infraestructura operada por el gobierno federal en sus presupuestos federales y de tal suerte agilizar el logro y el objetivo de este programa.

El último comentario. Doble remolque, señor. Por supuesto que el doble remolque es un tema de preocupación y de gran tristeza. Hay muchas muertes. Efectivamente, falta regulación.

Está la norma oficial 012, pero no se cumple la norma oficial en sus especificaciones y pesos, dimensiones y pesos. Creo que ahí tenemos una gran oportunidad de darle un manotazo firme por supuesto a la corrupción, a la impunidad que prevalece porque los remolques están totalmente, como decía un diputado anteriormente, coincido plenamente como usted coincidió también, que es un tema que tenemos que atacar con mano firme, con justicia por supuesto, sin detrimento de lastimar el desarrollo económico pero sí para meter orden y para que sea en sentido estrictamente humano también.

No todo es utilidad, también debe haber un sentido humano en la generación de riquezas. Es mi comentario final. Muchísimas gracias, muy amables todos.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Para hacer la pregunta a nombre del Partido Nueva Alianza tiene el uso de la voz el diputado Ángel García Yáñez.

El diputado Ángel García Yáñez: Con su venia, diputado presidente. Maestro Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones y Transportes, sea usted bienvenido junto con su equipo de trabajo a esta sede del Poder Legislativo.

En el año 2013 los Poderes Ejecutivo y Legislativo impulsaron la reforma constitucional en materia de telecomunicaciones con una estrategia integral para promover la inclusión digital, dando especial énfasis a la incorporación de grupos vulnerables y al combate a la desigualdad, además de fomentar una mayor cobertura de los servicios de telecomunicaciones para la sociedad mexicana.

Los resultados en estos primeros tres años de promulgada dicha reforma traen consigo varios datos. Mencionaré algunos de los más importantes.

1. Se dieron ciertos ahorros sustanciales en materia de telecomunicaciones, destacando la disminución de los precios de larga distancia internacional en 40 por ciento, asimismo reduciendo los de telefonía móvil en un 39 por ciento.
2. En tres años los usuarios de Internet se incrementaron, al igual que los usuarios de banda ancha móvil también se vieron favorecidos.
3. El 31 de diciembre de 2015 concluyó la transición a la televisión digital terrestre y se concretó el apagón analógico. En este proceso se entregaron gratuitamente 10.1 millones de televisiones digitales a igual número de hogares de escasos recursos. Como resultado de lo

anterior, ahora las familias ahorran en su consumo de electricidad y tienen acceso a dobles canales digitales.

4. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Semarnat, con el propósito de evitar impactos negativos al medio ambiente crearon un programa para el manejo adecuado de los televisores analógicos que serían desechados por el cambio tecnológico a la televisión digital, programa que considero muy importante para el cuidado del medio ambiente.

Sin embargo, derivado del IV Informe de gobierno que se analiza en materia de comunicaciones y transportes, si tomamos en cuenta el número de televisores digitales entregados a igual número de hogares que fue de 10.1 millones, y el resultado que arroja el resultado que arroja el informe es de 42 mil 831 televisores que fueron depositados en los centros de acopio. El resultado del programa no ha tenido los resultados esperados.

Ante ello mis preguntas, señor secretario, son las siguientes

1. ¿Qué medidas estratégicas adicionales implementará la SCT para que el programa emitido por la secretaría que usted representa y la Semarnat funcione?

2. A tres años de la promulgación de la reforma de telecomunicaciones, podría indicarnos de forma clara y tangible cuáles han sido los beneficios que esta ha generado. Por sus respuestas muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Muchas gracias, diputado García Yáñez. Realmente, también nosotros estamos sorprendidos de que el desecho de televisiones analógicas haya sido en número tan reducido.

Se hizo una campaña nacional, se hizo una campaña estatal, local, conjuntamente con Semarnat a efecto de que las televisiones analógicas desechadas fueran recabadas, se tienen empresas especializadas contratadas para estos efectos y la cifra que usted da es correcta 42 mil 831 televisiones.

¿Qué es lo que ha sucedido? Que muchas de las personas no han querido deshacerse de su televisión por múltiples factores. Algunos que hemos podido recoger, porque le han comprado algún codificador y la están utilizando, otras, porque son muebles que en un momento dado han utilizado para diferentes usos en la casa hogar y realmente no ha habido esa cantidad de televisiones analógicas que nosotros esperáramos que fueran llevadas y fueran confinadas con un procedimiento técnico fijado por la propia Semarnat.

Tampoco hemos encontrado que haya televisiones analógicas tiradas que también hemos estado atentos y hemos pedido a los presidentes municipales, a los gobernadores que nos avisen si es que llegara a ser el caso de que la gente en lugar de llevarla y depositarla en el lugar correspondiente, en el lugar que hemos pedido simple y sencillamente se deshace de ella por cualquier medio, no lo hemos visto así ni tampoco hemos encontrado restos en sitios, en depósitos de basura.

Entonces, seguiremos con esta campaña, lo platico continuamente con el secretario de Semarnat a efecto de que sí, el televisor analógico que se deseche sea tratado por la vía científica correspondiente y no genere un daño al medio ambiente.

Y, de los beneficios de la reforma que ya me refería a ellos, yo creo que lo más importante, usted lo menciona, es esta reducción de precios de la reforma de telecomunicación. Me refiero a esta reducción de precios importante en materia de telefonía, esta mejora de servicio en materia de Internet mayor cobertura, yo, la sintetizaría diciendo hay más competencia, hay más cobertura, hay más calidad de servicio y sin duda hay menor precio en todo esto.

Vamos en un camino seguramente con la red compartida y con otros instrumentos, el Programa México Conectado que es un servicio de Internet gratuito, podemos todavía mejorar esto y hacer que México realmente avance en un sistema de clase mundial en materia de telecomunicaciones. Ese es el gran propósito en beneficio del pueblo de México. Gracias, diputado.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra para hacer la pregunta al señor secretario, a nombre del Partido Movimiento Ciudadano, el diputado Jonadab Martínez García.

El diputado Jonadab Martínez García: Otra vez, secretario, muy buenas tardes. Me nace la inquietud de saber si no es la SCT la que prohíbe el tránsito de vehículos que no cumplen con la norma, quién entonces en este país es quien prohíbe la circulación de estas unidades cuando no cumplen con la norma, como en muchos casos.

Y, usted, hizo un exhorto a esta Cámara y lo tomo con mucho respeto, porque de hecho hay una iniciativa que presentó su servidor para atender las jornadas laborales de conductores de transporte articulado, bueno, el transporte de carga terrestre, porque sí, efectivamente, las cargas de horario son muy difíciles de cumplir y las intentan cumplir con muchas mañan que existen que para qué las menciono.

Pero, también es importante mencionar que está estipulado en la ley el cumplimiento de una bitácora en el transporte por parte de los conductores quien entonces supervisa que los conductores o los transportistas cumplan con la bitácora que debe de ser revisada por la autoridad en el vaivén carretero para que no existan estas extensas jornadas laborales. Esas son las inquietudes en el tema que ya había yo antecedido.

Otro tema, y es una pregunta que hice en el Senado, lamentablemente por el formato tan quebrado como este no tuve respuesta, seguramente hoy sí la tendré, y quiero mencionar a su subsecretaria porque estaba en esa ocasión cuando pregunté.

El 6 de junio del año 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación un acuerdo que da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad, efectivamente para reducir los accidentes viales que lamentablemente estamos viviendo, aunque fue un acuerdo que hizo el entonces presidente de México Felipe Calderón, no lo hizo un partido político, no lo hizo una administración, no lo hizo el mismo presidente, aunque él lo firmó.

Lo hizo un gobierno de México, y por ende el actual gobierno debería refrendar ese compromiso que firmamos ante las Naciones Unidas, y es el caso que hoy después de casi seis o siete años de ese acuerdo que fue ante la Asamblea General de la ONU, hoy no se ha cumplido esa Estrategia Nacional de Seguridad Vial que precisamente esas facultades legislativas que tuvo esa legislatura en ese tiempo, se la encomendó a quien entonces era el secretario de Comunicaciones y Transportes, no quiero responsabilizar a los que no están, porque usted no menciona a los que no están, hoy es responsabilidad de usted.

La pregunta concreta sería: en esa estrategia cuáles son las acciones que se han llevado a cabo en el cumplimiento de la misma y si ha reducido el 50 por ciento de las muertes, así como fue el objetivo inicial de esta Estrategia de Seguridad.

La segunda pregunta es: podría mencionarme qué acciones, y si las puede enumerar o si posteriormente nos las puede enviar por escrito, ha llevado a cabo la SCT conforme a sus competencias y facultades en coordinación con los demás órdenes del Estado, porque esto lo contempla esa misma Estrategia, para reducir las causas de muerte, lesiones y discapacidades.

Si solicito una respuesta puntual es porque a usted le gusta ser muy puntual, porque me gustaría ir viendo y analizando cuáles son los resultados de esa estrategia, porque lamentablemente en el portal de la SCT, no existen estas cifras.

Y ya por último, yo me permití en a ocasión pasada por los accidentes carreteros en vías estatales y municipales, secretario, y yo le pregunté por una razón, porque no era de su competencia, y no me hubiera gustado preguntarle porque me hubiera bateado como bateó a la diputada que también inició esta comparecencia diciéndole “no es mi competencia”, por eso no le pregunté, pero quise evitar que me bateara como a la diputada lo hizo. Muchas gracias, señor secretario.

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Tiene la palabra, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Pido una disculpa si es en un momento dado que no fue la intención usar esa palabra, simple y sencillamente hablar de jurisdicciones, y uno habla de la jurisdicción que le corresponde a uno, y aquí algo hay de eso también. Es muy puntual y yo creo que son preguntas muy importantes del diputado Martínez García, al decir quién prohíbe la circulación de las unidades que no cumplen con la norma, quién vigila, quién vigila que los conductores cumplan con esas funciones.

Y ustedes saben muy bien que anteriormente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tenía una Policía de Caminos, había una policía de carreteras. Hoy ya no es, fue destinada hace tiempo, para no decir cuándo, fue destinada a cuestiones de seguridad y prácticamente hoy las carreteras tienen una policía de caminos intermitentemente en función de que no hay un problema más grave que deba atenderse, y creo que esa sería en un momento la autoridad correspondiente para poder vigilar más estrictamente la viabilidad y el tráfico en las carreteras federales y en las autopistas federales.

Por ello, firmamos con la Secretaría de gobernación hace alrededor de tres meses, precisamente por este mismo tema que hoy está siendo tratado del doble remolque, un convenio en el que nos estamos comprometiendo mutuamente a tener módulos de seguridad permanentes en las carreteras que puedan vigilar que el transporte de carga o cualquier tipo de transporte, no sólo ese sino también el de pasajeros y cualquier otro, cumplan con las normatividades correspondientes. Si solamente lo hace el médico asignado de medicina en el trabajo, la experiencia que tenemos es que lamentablemente el camión ni siquiera se para, tiene que estar la patrulla para que el camión cumpla en un momento dado con la detención y se someta a una revisión físico-mecánica y a una revisión del propio conductor.

En la parte de Estrategia Nacional de Seguridad Vial le ofrezco, diputado, interiorizarme más en ella. Lo que sí es sabido y lo tenemos aquí, es lo que se ha informado y aquí está también la subsecretaria que en un momento dado lo ha ido comentando, hemos ido teniendo 10 por ciento menos de accidentes en transporte de carga, de no tan solo desde que se firmó esta acuerdo de Estrategia Nacional de Seguridad Vial, quizá desde antes han venido reduciéndose el número de accidentes en un promedio de 10 por ciento anual, y el año 2015 y 2016 no han sido excepción.

O sea, si bien no creemos que sucedan los accidentes, si bien queremos fundamentalmente que el patrimonio máspreciado que es la vida humana se respete, también las cifras que tenemos de las autoridades correspondientes que es la Policía Federal y que es también transporte, las dependencias de transporte de la propia secretaría coinciden en que ha venido habiendo una reducción, que quizá no llegue al 50 por ciento, pero se lo informaré con toda puntualidad, diputado, me comprometo personalmente, pero a lo mejor no estamos muy lejos. Déjeme revisar estas cifras y con mucho gusto se lo comento.

¿Qué hacer para reducir accidentes? Creo que estamos en eso, diputado, de veras. Creo que hay que tomar el tema. Si en un momento dado el hecho de que no circule en dobles remolques vendría a resolver el problema de accidentes en el país.

En lo personal creo que no, yo en lo personal creo que se agravarían. Creo que debe de ser una cuestión mucho más integral. Anteriormente ya lo comenté, ver la parte del ferrocarril, ver la parte también de los puertos, ver la parte de cabotaje y ver la parte de qué debemos hacer en este crecimiento exponencial que tenemos por transporte en carretera.

El problema es real, la cantidad de camiones han crecido de manera exponencial debido a que la economía ha venido moviendo más mercancías también. Entonces creo que es parte del análisis que debemos de llevar y no es una cuestión, creo yo, de un ámbito particular, creo que es una cuestión más integral.

Se antoja, inclusive proponer no solamente analizar el tema doble remolque, sino analizar más integralmente este tema que ya había comentado yo, que es la logística. Quizá en un grupo de trabajo especial que se integre, pero creo que es algo muy importante para el país, para la seguridad, y desde luego no poder dejar a un lado el desarrollo económico de México que es lo que todo mundo y todos estamos buscando. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Para formular la pregunta, tiene la palabra a nombre del Partido Morena tiene la palabra el diputado Renato José Molina Arias.

El diputado Renato Josafat Molina Arias: Buenas tardes diputadas, diputados, señor secretario. En septiembre de 2014, Enrique Peña Nieto presentó y anunció la construcción del nuevo aeropuerto internacional, en el Lago de Texcoco.

El costo total de este proyecto es poco más de 180 mil millones de pesos de los cuales 104 mil millones son de recursos presupuestarios y 75 mil millones corresponden a otras fuentes de financiamiento.

Morena a través de nuestro presidente nacional Andrés Manuel López Obrador, presentó una propuesta alternativa para resolver el problema de saturación del aeropuerto internacional de la Ciudad de México, con un ahorro de 100 mil millones de pesos sobre los 180 mil millones que se pretenden gastar.

La propuesta fue presentada a usted, señor secretario, y la desecharon. Le pido que sea revalorada esta propuesta por varias razones: ya muchos especialistas ha informado que no es viable, y aquí voy a mencionar algunas.

Bueno, se comenzaron a dar los fallos d las primeras licitaciones de esta obra tan faraónica. Entendemos por qué de este empecinamiento del gobierno federal de construir esta obra sobre el vaso de un lago, con todas las afectaciones ambientales que conlleva el relleno del vaso del lago.

En este mismo sentido, académicos, universitarios, organizaciones civiles apenas concluyeron un foro denominado *En defensa de la vida y el patrimonio del lago Texcoco*, se llevó a cabo en la UNAM. Mencionaban que va a darse un hundimiento de 30 centímetros anuales, es decir, 3 metros de hundimiento en 10 años.

Además la nivelación del terreno para los caminos y las pistas, así como la construcción de la barda perimetral del nuevo aeropuerto, ya probó con la explotación de minas la construcción de gigantescos basureros, incineradores, gasoductos, infraestructura carretera no requerida, asentamientos irregulares, centros comerciales, desaparición de espacios públicos y comercio local, despojo de tierras de cultivo y de uso común, cambio de uso de suelo de forestal a agrícola, y de este a urbano, entre otras anomalías.

Ante estas conclusiones de expertos, no nada más ahora, a ver si nos pudiese opinar sobre este tema.

Siguiente. Nos damos cuenta que entre los ganadores de las primeras licitaciones destacan Transportaciones y Construcciones Tamaulipecos, Tracotamsa, propiedad de Rolando Cantú Barragán, un contratista que hasta hace poco solo operaba en Tamaulipas y es primo de Juan Armando Hinojosa Cantú, el dueño de Grupo Higa, quien construyó y financió la famosa Casa Blanca de la primera dama Angélica Rivera y también la del ex secretario de Hacienda, Luis Videgaray.

Calco la otra empresa beneficiada en la segunda licitación, es propiedad de Alejandro Calzada Prats, hijo del priista tabasqueño Feliciano Calzada Padrón, que fue secretario particular de Roberto Madrazo.

Y debido al tiempo que nos otorgan omito mencionar a muchos otros personajes más, como Jerónimo Gerard, quien es pariente de Carlos Salinas de Gortari, quien también ha sido beneficiario; pero, bueno, tenemos poco tiempo. Usted qué tiene que decirnos sobre este conflicto de intereses, qué opinión le merece que se haya favorecido a estas empresas ligadas al régimen político priista. Gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra el señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado... Efectivamente en septiembre de 2014 se anunció esta obra importante que llevaba varios sexenios tratando de empezar a desarrollarse y que no se había logrado, ahora afortunadamente vamos avanzando en tiempo y en forma.

Efectivamente Morena presentó, vamos, lo platicamos en la Secretaría, una propuesta alternativa. Una propuesta alternativa que para recibirla me permití invitar a los expertos del mundo, a la empresa Mitre, que es el IMT de Massachusetts, junto con el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, es como se integra esa asociación; invité al OACI, al Organismo Regulador de la Aviación Civil Internacional; a las aerolíneas mexicanas, para que recibieran ellas la propuesta y se viera qué se podía hacer con esta propuesta que se presentó ese día y qué resultados podríamos tener con ella.

Realmente la propuesta se centraba en que el área donde se encuentran las Fuerzas Armadas de Santa Lucía se hiciera un aeropuerto internacional, en esa área, en esa zona, y un aeropuerto, el aeropuerto actual de México quedara como aeropuerto nacional.

Lo que resolvieron los expertos, o sea, cada uno de los expertos que estaban ahí, por ejemplo Mitre, dijo: la operación simultánea de los dos aeropuertos es imposible porque es el mismo espacio aéreo. O sea, no podrían estar operando el aeropuerto de la Ciudad de México junto a Santa Lucías, que de hecho hoy cuando hay, por ejemplo un desfile, se tiene que detener el aeropuerto de la Ciudad de México para que puedan despejar aviones de Santa Lucía. Ese es el tema.

Sería prácticamente incompatible, dijeron. La IATA dijo: No existe caso de una ciudad en el mundo con más de un aeropuerto, que tenga separadas las operaciones nacionales e internacionales. A lo que se sumaron también las aerolíneas nacionales, en qué sentido, en que en un momento dado si llegaba un aeropuerto de Cancún que iba a Los Ángeles, tendría que dejarse el pasaje en el aeropuerto de la Ciudad de México dos horas para llegar a Santa Lucía o un transporte más rápido hora y media, y tomar otro avión duplicándose el avión, duplicándose la tripulación, duplicándose el costo, lo cual lo hacía, las aerolíneas dijeron, se duplicaría la infraestructura de las aerolíneas y la última es que el aeropuerto de la Ciudad de México estaría prácticamente saturado de nueva cuenta en un plazo de tres a cinco años, y como va creciendo el pasaje afortunadamente, quizás en menos tiempo.

Entonces no es que se haya desechado, lo que dijimos es que los expertos del mundo, porque estuvieron los mejores, la IATA, Mitre más las aerolíneas mexicanas presentes, los directores generales de esas aerolíneas dijeron que era una propuesta que en un momento dado no resultaba viable.

Lo hago con todo respeto, no se trata en un momento denostar, simple y sencillamente de marcar los puntos.

El actual aeropuerto de la Ciudad de México está construido en terrenos quizás de menor calidad que el nuevo aeropuerto, en una zona más baja, en una zona más fangosa, en una zona más lodosa y lleva 60 años operando, y seguirá operando por muchos más. Estamos haciendo un nuevo aeropuerto porque ya prácticamente está saturado este, ya no cabe en su operación. El terreno es muy limitado, no por otro factor.

Podría haber aeropuerto hasta por 100 años, el actual aeropuerto, pero simple y sencillamente es insuficiente, pero lo que quiero decir de manera muy importante es que en estos terrenos iguales se han construido obras muy grandiosas, como es el Palacio de los Deportes, como es el propio aeropuerto de la Ciudad de México. Sigue operando y seguirá operando hasta que construyamos el nuevo aeropuerto.

De las empresas que participan. Ha habido 180 licitaciones, debe de haber 180 contrataciones. Yo confieso que desconozco, ha habido algo muy importante, que han sido solamente empresas mexicanas las que han ganado.

Yo no sé de esta empresa tamaulipeca no del parentesco de los señores, lo confieso, lo voy a checar, y de la otra menos, de Calzada la verdad sé que es una empresa muy seria, como la otra empresa que está participando, son empresas serias que han sido calificadas no por su servidor, han sido calificadas por testigos sociales, por expertos holandeses, por expertos norteamericanos. Parsons, que es el gerente del proyecto, los ingenieros correspondientes, que son holandeses, por la OCDE, que tiene un testigo permanente en la obra.

Son los que han visto las propuestas y el testigo social desde luego, son los que han determinado cuáles son las propuestas correspondientes.

Debe de haber ya más de 100 empresas trabajando en la obra. Lo que sí quiero decir es que hoy el Grupo Higa no tiene ningún contrato vigente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Ninguno, entonces creo que eso también deja ver el punto del compromiso con la persona. Entonces, que también creo que sintetiza el comentario anterior. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Para hacer uso de la voz a nombre del Partido Verde, tiene la palabra el diputado José Alberto Couttolenc Buentello.

El diputado José Alberto Couttolenc Buentello: Buenas tardes, casi noches, compañeros. Señor secretario, sea usted bienvenido a esta su casa.

El ferrocarril Chiapas-Mayab es el medio de transporte más eficiente para la transportación de materias primas y productos terminados que tenemos en el sureste mexicano. Señor secretario, a través de un comunicado la SCT informó hace algunos meses, una declaratoria de rescate al ferrocarril Chiapas-Mayab, esto dejando sin efectos su concesión por causas de interés, utilidad pública y seguridad nacional.

A partir de la notificación de esta declaratoria los bienes material de la concesión vuelven de pleno derecho a la posesión, control y administración de la SCT e ingresan a su patrimonio, y con esto la SCT autorizó a la Compañía Ferrocarriles Chiapas Mayab SA de CV a retirar y disponer de estos bienes, equipos e instalaciones de su propiedad, a efectos a la concesión y determinando una indemnización.

Ya lo tocó brevemente, señor secretario, pero quisiera preguntarle, ¿cuáles son los argumentos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tuvo para llevar a cabo dicho rescate, conociendo por supuesto la problemática social que esto significa y todo lo que la migración ilegal implica para nuestro país? Por su respuesta, muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Adelante, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado Couttolenc. Realmente los factores fueron utilidad e interés pública, lo que llevó a rescatar este tren tan importante que usted bien lo marca para el sureste de México, que es quizá su principal medio de transporte de los bienes que allá se requieran.

El argumento esencial es que los concesionarios no tenían ni la capacidad técnica ni la capacidad financiera ni la experiencia para operar esto. Tan es así, que durante el primer año y medio de este gobierno no hubo un peso de inversión en este tren ni el menor interés por parte de los concesionarios.

Fue ahí cuando el gobierno decidió tomar de nueva cuenta la responsabilidad del tren. Hemos invertido a la fecha, si no me equivoco, 2 mil 600 millones de pesos para ir rehabilitando todas las partes que estaban en verdadero estado de abandono.

Era una vergüenza, lo he dicho, era una vergüenza nacional el tren Chiapas Mayab y se han corregido las partes más dañadas y esperamos llegar a invertir, para este año también hay un presupuesto aprobado cercano a los mil millones de pesos, seguir avanzando para que este tren, que es la última razón que daría de por qué se rescató, vuelva a ser licitado y sea licitado realmente un concesionario con experiencia, con responsabilidad y que cumpla con los compromisos que se establecen en la propia concesión.

Creo que esto respondería al punto y en lo personal, a las órdenes, para atender cualquier otra pregunta. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: A nombre del Partido del PRD, tiene la palabra la diputada Eva Florinda Cruz Molina.

La diputada Eva Florinda Cruz Molina: Con su permiso, señor secretario. El Grupo Parlamentario del PRD, por mi conducto, le da a usted la bienvenida con su equipo de trabajo a esta, su casa.

Con el permiso de los presidentes de las comisiones. Con el permiso de todos ustedes, compañeros diputados. Como se señala en el informe del titular del Ejecutivo, para el desarrollo económico de México es fundamental contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos y mayor calidad.

Sin embargo, en la ponderación de los subsectores de comunicaciones, transportes e infraestructura, esta última observa rezagos, con excepción de los grandes proyectos que tienen que ver con la conectividad para la globalización.

En materia de infraestructura carretera, el informe del señor presidente de la República se centra en destacar la conclusión de los 38 compromisos presidenciales en el subsector carretero, resueltos entre diciembre de 2012 a agosto de 2016.

En 2016, en infraestructura carretera se informa que se invirtieron más de 90.2 millones de pesos, cifra superior en el 15 por ciento real respecto a la inversión registrada en el 2015. Los desastrosos recortes presupuestales que sucesivamente se han aplicado al subsector carretero, dan la impresión que genera rezagos en los proyectos regionales al interior de las entidades federativas.

El manejo presupuestal de la cadena presupuesto autorizado, presupuesto modificado, presupuesto ejercido ha reducido drásticamente en la asignación y ejercicio presupuestal a la infraestructura carretera y de caminos rurales de obras que a punto de terminarse no se concluyen en varias entidades federativas.

Ejemplo, Oaxaca, que es mi estado, las carreteras que tienen más de 18 años iniciadas, pues parece que ahora sí en el 2017 va a haber presupuesto para terminarse las carreteras que van al Istmo y a la costa. Qué bueno, señor secretario, lo felicito, que ojalá así sigamos, digamos, ahora sí que ayudando al sur sureste, porque lo tienen muy abandonado en carreteras.

Yo le pido que en los recortes, que ya no creo que haya, porque este presupuesto del 2017 es un presupuesto muy raquítico, que nos mandan a cada entidad federativa. Le pido pues, a nombre de los oaxaqueños que no haya recortes para este año 2017 en infraestructura, porque necesitamos todo el apoyo del gobierno federal y de su Secretaría, para que Oaxaca esté en otro, ahora sí que en otro plano ya, porque estamos, el sureste estamos abandonados totalmente en infraestructura.

Le pido que ya no haya más recortes, porque el recorte, digamos, de este año que termina nos viene a perjudicar. Entonces, mi pregunta es nada más, que si nos puede usted desglosar los recortes presupuestales en infraestructura en el 2016, y explicar en qué entidades federativas y proyectos se aplicaron y cuánta inversión de los 90.2 mil millones de pesos se destinaron a los compromisos presidenciales. Gracias, por la atención que presta. Con permiso.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Adelante, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputada Cruz. Realmente a veces es no sencillo comprometer algunos factores, pero como lo dije en mi intervención y lo vuelvo a

reiterar ahorita, hemos tratado de que la columna vertebral, el Programa Nacional de Infraestructura se respete.

Y hemos encontrado la sustitución de recursos presupuestales, hablaba yo de los puertos, el mismo aeropuerto ha sido factor de recortes, y algunos otros temas de la Secretaría, que ahorita me refiero, y hemos logrado sustituir ese presupuesto público por presupuestos de carácter privado, que no dejan de ser aportaciones a un proyecto público, no dejan de ser en un momento dado proyectos públicos.

Si se invierte dinero privado en una carretera sobre un bien que es del Estado o sobre un puerto que es del Estado, sigue siendo considerado como un proyecto público, no como un proyecto privado, y esto es una gran ganancia porque se logra el cometido y en un momento dado no se invierte el presupuesto federal.

En el caso de la Secretaría, digo que es difícil a veces comprometerlo, pero la idea, lo dije y lo vuelvo a repetir, es que el 1.2 billones de pesos que se anunciaron al principio de esta administración como el proyecto total financiero a ejercer en el sexenio, de los 7.7 billones que era el total, 1.2 le correspondía a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el Programa Nacional de Infraestructura se va a realizar. Más de la mitad corresponde a obras de infraestructura y otra parte importante a telecomunicaciones, y esperamos no solamente lograr la inversión de 1.2 billones, sino un poco más a esa inversión.

¿Qué significa esto? Que los proyectos estructurales se van a preservar. ¿Qué sí en un momento dado puede sufrir alguna consecuencia porque no hay forma de suplirlo por dinero privado? El tema de caminos rurales, que realmente no es una función federal; es, más bien, una función estatal que a veces la Secretaría de Comunicaciones absorbe a petición de los gobernadores por la facilidad que tenemos de hacer este tipo de obras, por la experiencia,

perp más por eso que en un momento dado por una responsabilidad legal que tenga la propia secretaría.

De las carreteras federales la conservación es un punto que nos preocupa porque el dinero es insuficiente y tenemos y estamos aportando propuestas, a efecto de que pueda haber alguna fórmula a través de los activos financieros de las propias concesiones de los secretaría que pueda suplir parcialmente el recurso que no se tiene para la conservación de carreteras.

El mismo tema de carreteras. Hay comprometidas 80 carreteras en el Programa Nacional de Infraestructura. Ya llevamos concluidas 58, creemos que vamos a llegar a las 80, pero sí estamos teniendo problemas para complementar los recursos necesarios para lograr estas metas.

El tema de que no haya recortes diría yo, pidámoslo mutuamente. Creo que ustedes tienen en un momento dado la facultad legal, la facultad legislativa. Tienen la exclusividad de la aprobación del presupuesto. Nosotros en ese caso estaremos siempre atentos y acordes a lograr el mejor acuerdo posible, pero creo que tenemos que ser solidarios como secretaría con ustedes al definir este presupuesto.

Tenemos que ser solidarios con el país para que se preserve una estabilidad económica, que si no respetamos estas reglas que ustedes ponen, que pone la Secretaría de Hacienda misma, prácticamente estaríamos poniendo en riesgo lo más importante, que es ese contexto económico que estamos viviendo mundial, nacional: el petróleo y todo lo que ya sabemos muy bien, sea todavía presionado más fuertemente por no manejarse responsablemente las finanzas y el presupuesto. Es un punto fundamental.

Yo le ofrezco, diputada Cruz, realmente estar muy al pendiente de Oaxaca. Créanme que hemos estado dando, como dije, una gran batalla por preservar estas dos obras que estoy seguro le van a cambiar el perfil al estado.

Otro tema que queremos apoyar de manera importante es la conectividad de la 200, entre Huatulco y la propia carretera, que realmente va a apoyar mucho al desarrollo económico del estado. Tenga ese compromiso de veras con toda la convicción de que son obras que no hay duda que les van a aportar mucho a los oaxaqueños. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra, a nombre del Partido de Acción Nacional, el diputado Baltazar Martínez Montemayor.

El diputado Baltazar Martínez Montemayor: Muy buenas noches, diputadas y diputados. Señor secretario, bienvenido a esta reunión. Quiero empezar, no sin antes reconocer y agradecer las atenciones que hemos recibido por parte de los subsecretarios Yuriria Mascott y el licenciado Óscar Callejo y también de Adrián del Mazo, director del autotransporte federal.

Bien, para nosotros los temas de estas tres comisiones son de alta relevancia para el país, ya que esto significa movilidad, significa economía, significa turismo, significa seguridad, significa salud.

Gracias a las carreteras y contando con transporte eficiente es que se pueden acortar las distancias entre los estados, entre los municipios, entre las comunidades, entre las mismas familias.

Sé que están trabajando en muchos de los aspectos, pero los diputados de Acción Nacional tenemos también algunos comentarios y sugerencias, en el afán de mejorar en algunos de los casos o en todos los casos.

Durante las sesiones de la Comisión de Infraestructura que preside aquí mi tocayo Baltazar Hinojosa, en ocasiones hemos comentado que es mejor ir cumpliendo con las carreteras que se tienen empezadas, las plurianuales, antes de empezar nuevas carreteras y quedar inconclusas con un mayor número de carreteras, terminando las que ya están iniciadas, demos la conectividad a estos estados, a estos municipios, a estas comunidades y continuemos con el desarrollo y competitividad del país a partir de nuevas infraestructuras, a partir de las economías.

Como integrante de la Comisión de Infraestructura, o secretario, quisiera sugerir primeramente que cuando haya estos recortes, ahorita lo mencionaba la diputada Cruz, es importantísimo que se eviten en lo posible, usted bien lo dijo. Es importante que nos ayudemos, nos comprometamos a ello, y por supuesto pedirle a la Secretaría de Hacienda evitar en lo posible.

Creo que este año no vamos a tener tantos recortes, pero en el caso de que se tengan, señor secretario, nosotros le pediríamos, los integrantes de esta comisión, los integrantes del Partido Acción Nacional, que fuéramos partícipes de las decisiones de qué carreteras se van a afectar con estos recortes, ya que en el seno de la comisión hemos comentado que se le quitó recursos a carreteras muy, muy importantes y quizás continuaron con otras carreteras de menor trascendencia.

Creo que la opinión que representa cada uno de los diputados integrantes de cada una de estas comisiones, en particular de infraestructura, podemos decirle que lo aportado en el seno de la

comisión, fue precisamente lo recabado en los estados, lo recabado en los municipios, atendiendo las prioridades de competitividad y desarrollo y de impacto social, para nosotros es muy importante el año.

Y concretamente en materia de infraestructura tenemos cuatro preguntas.

1. Como originario de Nuevo León, quisiera saber el estado que guarda la intención del gobierno de la República en la línea tres del metro.

2. En estos momentos que se aprobaron las zonas económicas de donde viene la diputada Cruz, de Oaxaca, y otros estados de zonas especiales, zonas económicas especiales, ¿qué se están haciendo para construir las obras de infraestructura carretera que beneficiarán a dichas zonas y las convertirán en verdaderos pueblos de desarrollo?

3. ¿Qué medidas se han adoptado para mejorar la seguridad vial en las carreteras federales? Ésta es una pregunta que constantemente recibimos en nuestro diario andar por el estado o por los municipios o por otros estados.

4. ¿Cómo estamos aprovechando la tecnología, tanto para agilizar los trámites a los transportistas, revisar que cumplan con los requisitos y verificar las unidades que circulan en estas carreteras?

Deseándole el mayor de los éxitos, señor secretario, para que cada una de estas peticiones, para que cada una de estas inquietudes llegue a feliz término, creo que lo mejor que podemos hacer es coadyuvar con ustedes, trabajar juntos y construir juntos por un México mejor. Po su atención, muchísimas gracias.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputado Martínez. Realmente yo creo que tiene toda la razón en un momento dado, al pedir que seamos partícipes de esas decisiones, a veces no es tan sencillo por cómo se toman, pero cuente con esa voluntad de participar en un momento dado, si se sabe que va a haber un recorte, sobre qué partes se va a hacer o se planea hacer, a veces no es que lo tengamos tan fácil en nuestro alcance y en nuestra decisión.

Coincido plenamente en que lo más importante es que una obra que se inicia se termine. Más vale terminarla pronto y que rinda sus frutos lo más rápido posible, a que se siga construyendo por varios años, varios sexenios y no se termine sin rendir el fruto, creo que es una petición muy legítima y me sumo totalmente a ella. Hemos tratado de trabajar con esa filosofía.

De la Línea 3 del Metro. Le doy la intención de la indicación que recibí del señor presidente, tratar de que se termine lo más rápido posible. Están haciendo falta recursos, creo que no es solamente ya la intención que es la que usted nos pide, y le estoy dando la respuesta a la pregunta, sino también el ver, el lograr que se tengan los recursos necesarios para terminar la Línea 3 del Metro, que venía muy bien, era la que menos me preocupaba, se lo confieso totalmente. Llevamos un 75, 80 por ciento de avance de la Línea 3 y el tema ahorita es que se requiere una inversión adicional para terminarla.

Yo puedo comentarle, diputado, que creo que se va a terminar, creo que no debe haber problema, es la instrucción que nos dieron al secretario de Hacienda y a su servidor. Esperemos que pronto se materialice. Esto lo he platicado también con el señor gobernador. Él sabe que esa es la intención, esperemos lograrlo por bien, además es un compromiso del señor presidente que esperemos también se cumpla en esta administración.

En el caso Oaxaca, qué se hace. Si entiendo bien la pregunta, lo que hicimos fue que ante el problema que tuvo una gran empresa mexicana, lamentable problema financiero, tuvimos que suplirla y ahora está participando Banobras, Fonadin para terminar una de las autopistas con una inversión muy importante que ya está acordada, estamos únicamente en los detalles.

Esperamos que en exactamente 12 meses se termine esta carretera que toma Fonadin, que es la correspondiente al Istmo. Por el otro lado, una gran empresa mexicana de las más grandes de México está tomando la responsabilidad de la otra carretera que va a Huatulco, también con la idea de terminarla en 11, 12 meses.

En concreto, ya están prácticamente resueltos todos los trámites administrativos, financieros, legales para que esto pueda reiniciarse y podamos tener estas dos obras de gran beneficio, como lo dije, para el estado de Oaxaca.

La seguridad vial en carreteras federales, yo creo que hay muchas medidas. Se ha estado hablando aquí de cuestiones específicas de un tipo de transporte, pero creo que lo más importante es que sí logremos quizá tres factores fundamentales.

1. Los arcos electrónicos de una manera tal, que estos arcos electrónicos lo que van a hacer es que vehículo que pase a exceso de velocidad van a tomar la fotografía, van a tener la velocidad y casi casi la infracción va a ser electrónica. No se trata tampoco de estar infraccionando a todo mundo. Deberán de darse ciertos márgenes de tolerancia.

Pero sobre todo para el transporte pesado, para el que genera en este caso un número importante de accidentes, va a ser la forma de tenerlo totalmente controlado. Ahí no va a haber mano humana que intervenga, es electrónico y a través de Internet se transmite la fotografía, se transmite casi casi la infracción, la velocidad y si va con sobrepeso, ahí se va a

poder controlar, porque ahí no hay forma de decir que no llevaba el sobrepeso en un momento dado que se haya acreditado en la fotografía instantánea y en el peso electrónico que se tomó.

Los módulos, que ya firmamos con la Secretaría de Gobernación, conjunto entre medicina del transporte y la Policía Federal. Ya están instalados los módulos, creo que todavía a mí no me tienen en lo personal satisfecho, pero ya están instalados los módulos en las principales carreteras del país. Deben de ser instalaciones dignas que estén permanentemente ahí.

Estaremos viendo que esto se establezca ya de manera permanente y creo que va a ser una forma también preventiva que va a saber el operador que en cualquier momento puede ser detenido de manera aleatoria para ser revisado en la comisión físico-mecánica o en su estado de salud personal.

Creo que la verificación de las unidades va implícita en estos dos temas. Más presencia de la Policía Federal, los módulos conjuntos que tendríamos con ellos y los arcos electrónicos, creo que son tres factores muy importantes para poder tener mayor seguridad en carreteras viales.

Y el cuarto que ahorita me viene a la mente –que también es una recomendación que nos van a hacer–, videovigilancia, de tal manera que también en las autopistas principales del país se tenga videovigilancia. Será un proyecto que tome algún tiempo instalarlo, pero creo yo que los propios concesionarios van a poder ayudar, facilitar a que en las autopistas de paga se instale esto de velocidad más rápida y un poco más lento en las carreteras federales. Gracias, diputada.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Para hablar a nombre del Partido Revolucionario Institucional tiene la palabra la diputada Yahleel Abdala Carmona.

La diputada Yahleel Abdala Carmona: Muy buenas tardes a todos. Muchísimas gracias, diputado presidente Baltazar Hinojosa, diputado Alfredo Rodríguez, diputada Ivonne Ortega. Señor secretario Ruiz Esparza, sea usted bienvenido.

El buen funcionamiento y correcto desempeño de su secretaría es fundamental y prioritario para el desarrollo de nuestro país. Reconozco su compromiso para impulsar la competitividad, además de luchar y trabajar por hacer de México un gran centro logístico.

Y aquí quiero destacar la gran inversión que se está haciendo en conectividad carretera, y cómo dejar de mencionar el trabajo que se realiza en la reconstrucción de la carretera más productiva en tema de comercio exterior como es la carretera Nuevo Laredo-Monterrey, que gracias al trabajo de toda la Comisión de Infraestructura, presidida por Baltazar Hinojosa, y su secretaría, hoy es una realidad.

Sin embargo hay un tema preocupante. Sabemos que la inversión en infraestructura carretera es un detonante en cuestión económica y es un detonante en generación de empleos en nuestro país; por cada peso que invierte el sector público en este tema, el sector privado invierte siete pesos.

Y en el 2016 hubo recortes importantes que afectaron proyectos estratégicos. En este sentido quisiera que nos mencionara cuáles son las afectaciones, qué proyectos son los que han sido perjudicados y qué acciones está tomando la SCT para solucionar esta problemática. Además, en cara al año 2017 ¿cómo le va a hacer su secretaría para cumplir con los compromisos con un presupuesto que es evidentemente inferior al que se ha estimado años anteriores?

Y quiero aprovechar la oportunidad para felicitarlo por su visión para escoger a sus colaboradores y para hacer los cambios y ajustes cuando son necesarios; reconozco la comunicación y el contacto directo que tiene su equipo de trabajo, en especial de la subsecretaria Yuriria Mascott, de Adrián del Mazo y de Alejandro Fernández. El compromiso y la ética profesional con la que se desempeñan, son dignos de reconocerse. Muchísimas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias, diputada. Yo creo que no hay duda que el trabajo en equipo es parte de lo que hoy debe ser regla fundamental y realmente debo reconocerle aquí al equipo de trabajo porque creo que ha sido ya reconocido por muchos de ustedes y creo que yo también lo debo de hacer. No hay duda de que me han acompañado con una entrega excepcional y con un compromiso total en favor de su trabajo, de la secretaría y en favor de México.

Es muy buena noticia esto de Nuevo Laredo-Monterrey, porque es un tema que seguramente pronto habrá noticias, se lo decía al diputado Baltazar Hinojosa de que podamos tener una APT, que permita que este tramo entre Monterrey y Laredo se ha arreglado de manera fundamental a través de una autopista y a través de una carretera que realmente refleje el avance económico de aquella región que merece tener algo mucho más digno y a la altura de México.

Y sí debo decirlo que hay varios proyectos, entre ellos varios compromisos presidenciales, y varios proyectos que están siendo perjudicados por la parte del recorte presupuestal, pero también debo decir que estamos tratando de encontrar a través de los activos financieros de la

secretaría, la forma de suplir estas inversiones. O sea, yo espero que el compromiso pactado en el Programa Nacional de Infraestructura que originalmente era de 90 carreteras, que ya hace dos años se bajaron a 80, no tanto por la restricción financiera, sino porque eran los 80 carreteras estratégicas como ejes troncales que sí se requerían para un mejor movimiento logístico, y esas 80 que ya quedaron como la responsabilidad del Programa Nacional de Infraestructura se cumplan totalmente.

Creo que lo que está sufriendo un poco, lo dije hace un momento, es la inversión en caminos rurales, que yo estoy seguro que buscando hacer fórmulas algo podríamos hacer, porque ahí no hay forma de suplir el camino rural por una inversión privada. Creo que van a depender totalmente del ejercicio presupuestal, y como ya lo comenté, son temas más de la jurisdicción estatal y municipal que nos encanta apoyar y que con mucho gusto lo hacemos, pero que lamentablemente no está totalmente dentro de nuestra facultad el poder hacer.

Creo que esos serían los comentarios más importantes, creo que el tema de los recortes debe de verse más que como una restricción, sí como una fórmula de apoyar una economía más estable, una economía que en un momento dado no tenga repercusiones negativas por un ejercicio presupuestal fuera de orden, y creo que eso en buena medida lo merecen ustedes como reconocimiento porque son los que marcan la línea presupuestal fundamentalmente y creo que se hizo en excelentes condiciones, y nosotros nos solidarizamos con ese tipo de decisiones. Gracias, diputado.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Hemos entrado a la cuarta etapa de esta comparecencia, y para llevar a cabo los comentarios finales de cada grupo parlamentario le voy a pedir al diputado Ángel García Yáñez haga uso de la voz a nombre del Partido Nueva Alianza.

El diputado Ángel García Yáñez: Con su permiso, presidente. Nuevamente lo saludo con gusto, secretario. En el Grupo Parlamentario de Nueva Alianza estamos convencidos que México reclama avances en materia de infraestructura, que permita eliminar los rezagos sociales, elevar el nivel de vida de la población, erradicar las desigualdades y alcanzar una sociedad más justa y equitativa.

Es así que invitamos a todos los funcionarios aquí presentes a coadyuvar en la adopción de acuerdos decisivos que nos permitan transmitir hacia una efectiva gobernabilidad, ejercida con total responsabilidad.

En Nueva Alianza ha quedado claro que hay apertura al diálogo y a la crítica razonable. Nuestro país requiere de nuestra labor conjunta para mejorar las condiciones de vida de los mexicanos, la infraestructura en comunicaciones y transportes debe avanzar hacia la modernidad.

La política no es demagogia, pugnamos por una verdadera política de Estado, la cual no puede desatenderse por intereses personales o sesgos ideológicos desfasados. Nueva Alianza refrenda el compromiso con las instituciones a cargo de esta labor, así como a los ciudadanos que han depositado su confianza en nosotros.

Desde nuestra trinchera contribuiremos a la armonización de las leyes competentes y seguiremos atentos a reforzar aquellas políticas que en materia de infraestructura se emprendan en beneficio de nuestro país. Por su atención, muchas gracias. Es cuanto, diputado presidente.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Me ha pedido el señor secretario si podemos autorizar un receso de un minuto. Adelante, señor secretario. No nos tardamos, no salgan. Nada más es un minuto.

(Receso)

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Se reanuda la comparecencia. Le voy a pedir al diputado Jonadab Martínez García, de Movimiento Ciudadano, que haga los comentarios finales. Adelante, señor diputado.

El diputado Jonadab Martínez García: Muchas gracias, diputado presidente. Celebro el ejercicio parlamentario. Creo que parte de este ejercicio es la interacción de opiniones, críticas y a lo que a nuestro juicio puede ser lo mejor en el bienestar de México.

Creo que esto es lo mejor, porque el debate y la comunicación es importante para mejorar las condiciones y las políticas públicas en cuestión de las vías terrestres, aunque comprende los cinco ejes todo lo que comprende la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

También es importante mencionar, y subrayar también, los compromisos que nosotros como diputados federales tomamos para legislar a favor de la seguridad vial, en el tema carretero específicamente, por no despreciar los demás temas que también urgen, las políticas públicas del país.

Pero también es importante reconocer lo que hace falta, señor secretario. No todo está bien, no todo camina por el camino correcto, no es celebrar y decir que todo está correctamente. Y a mí me deja un buen sabor de boca escucharlo reconociendo las limitantes, las insuficiencias

que ha habido en el tema de la seguridad vial, de reconocer que no existen cifras exactas, pero que también hay una ruta a seguir.

También celebro que a pesar de que esta declaración o esta estrategia nacional de seguridad vial, que comprende a 10 años y que llevamos 6, y que todavía no cumplimos con reducir el 50 por ciento de accidentes viales, reconozca que apenas llevamos el 10.

Es un reto importante, porque usted lo dijo, que sí se va a cumplir en esta administración. Es un reto. Y esperemos que el siguiente año no sea el 10, sino que sea el 50. Y si no, más porque ya no es tema y no debería ser ya tema de la agenda nacional el seguir mencionando accidentes en vías carreteras.

También es importante reconocer algo que lo dije en el Senado, y también lo dije en la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mucho de su equipo lo escuchó, la policía federal de caminos se puede decir que desapareció por aquella estrategia de combate al narcotráfico, que el presidente Felipe Calderón impulsó y que la policía federal absorbió esa responsabilidad para cuidar los caminos por el narco.

Esta policía federal de caminos creo debe estar todavía existente, técnica y especializada, porque hoy los policías federales –con todo respeto a ellos porque hacen su esfuerzo, comprometen su vida y su seguridad– hacen mil cosas en las carreteras, no son especialistas ahorita en seguridad vial.

Creo que es importante, sí, abrir un capítulo. Mencionaba a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, regresar a un esquema anterior, me decían que no, pero sí es importante considerar el tecnicismo de especialización de la seguridad vial. Pobres policías federales, hacen de todo y, bueno.

Importante también mencionar lo que usted ya cito, acerca de los arcos electrónicos. Querétaro es un buen ejemplo, creo que ha reducido y regulado lo que sí es facultad de la Secretaría de la que usted es titular y qué bueno que se implementen y que esté en la ruta implementar más. Sé que son muy costosos, pero es importante tenerlo en la agenda, es importante.

Y lo último, solamente por cerrar mi participación, es exhortarlo de la manera más respetuosa, de la manera de verdad clara y directa. Entendamos las acciones concretas a ejecutar de la estrategia de la seguridad vial. Lo que usted mencionó, que ya también reiteré, está en la estrategia nacional de seguridad vial.

No estamos inventando el hilo negro, eso ya existe, fue unas propuestas que firmamos como país. Es importante que usted lo retome, importante que el siguiente año también celebremos que esta práctica de la estrategia se lleve a cabo porque es importante practicarla para lucir las acciones de las entidades. Muchas gracias, señor secretario.

Disculpe si en algún momento lo ofendí, no fue nunca, nunca fue mi intención. Solamente es claro y decirlo de verdad. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra, a nombre del Partido de Morena, el diputado Renato Josafat Molina Arias.

El diputado Renato Josafat Molina Arias: Gracias. Señor secretario, el Grupo Parlamentario de Morena se mantendrá atento a los temas que le atañen a la Secretaría que usted encabeza, denunciando en todo momento las irregularidades que se puedan dar e las licitaciones de la obra y en contrataciones de servicios, este malentendido de que los recursos

de la nación deberán ocuparse para el desarrollo económico de país y en beneficio del pueblo de México, no en beneficio de empresas privadas ni de amigos.

Estaremos atentos a que se respeten los derechos humanos de los mexicanos, como lo son el derecho a las comunicaciones, el derecho al medio ambiente, derecho de los pueblos indígenas, derecho a la salud, el derecho al internet, entre otros, pues a la fecha la reforma en materia de telecomunicaciones no está garantizando del todo el acceso a las tecnologías de la información, pues todos somos testigos de que no existe la infraestructura necesaria para que haya internet en todo el territorio mexicano, y con ello el gobierno de Enrique Peña Nieto no garantiza la libertad de expresión ni el acceso a la información de los mexicanos en los medios digitales.

Me dirijo al pueblo de México, les digo que ya falta menos para el 2018. Morena acabará con la corrupción y sacará al país de la actual crisis económica y garantizaremos la justicia social. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra el diputado Omar Noé Bernardino Vargas, del Partido Verde.

El diputado Omar Noé Bernardino Vargas: Buenas noches, señor secretario, bienvenido a su casa.

A nombre de la fracción parlamentaria del Partido Verde, en los posicionamientos finales yo sí quiero hacer una aclaración. En esta comparecencia hubo algunos errores por parte de los secretarios técnicos de comisiones, porque nos hicieron algunos cambios.

En este momento debería estar el diputado Machuca haciendo los posicionamientos finales por parte de la fracción y yo iba a estar haciendo alguna pregunta, pero bueno, entiendo cuáles son, hay errores humanos y los comprendemos. Esperaríamos que en su momento nos pudieran dar una audiencia para hacer algunos planteamientos también.

A pesar de la problemática económica que atraviesa nuestro país, tenemos que reconocer que existen avances muy significativos en su Secretaría. Tenemos que reconocer la inversión de más de 79 mil millones de pesos a través de asociaciones público-privadas en el tema de telecomunicaciones, que de alguna otra manera van a amortiguar los recortes presupuestales que se han venido dando en este componente desde hace dos años.

Reconocemos también el mantenimiento y la construcción de más de 9 mil 500 kilómetros de carreteras en todo el país. Reconocemos también que existen la conservación y la construcción de más de 28 kilómetros de caminos rurales y carreteras alimentadoras. Reconocemos la creación de 26 nuevas autopistas en el país y de 57 carreteras federales de las 80 que están programadas en el Plan de Desarrollo Nacional.

También los avances significativos en la construcción del nuevo aeropuerto, que sin duda, a pesar de diversos planteamientos, de diversas ópticas que es natural que existan, sin duda va a ocupar el primer lugar a nivel Latinoamérica y el tercero en importancia en el mundo, generando miles y miles de empleos directos e indirectos. Eso va a ser fundamental.

En materia de empleos, tocando el tema de empleos, reconocer que en 2016 se emplearon más de mil 800 millones en el programa Empleo Temporal. Yo soy de Michoacán, Michoacán ocupó el segundo lugar a nivel nacional donde más se generaron jornales, casi más de un millón 100 mil jornales, beneficiando a más de 14 mil trabajadores.

Aquí mi reconocimiento público al delegado de la SCT Michoacán, Florentino Coalla, que ha estado al pendiente de sus instrucciones.

Como diputado michoacano y diputado del distrito 12 con cabecera en Apatzingán, Michoacán, existen municipios en mi distrito de alta y muy alta marginación, señor secretario.

En este sentido, nosotros, en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2017, en el componente de ampliación de infraestructura carretera y caminos rurales y carreteras alimentadoras, se aprobaron algunos proyectos para estos municipios.

Le voy a solicitar de la manera más atenta, señor secretario, que la mano de obra se contrate en la región, los insumos en los comercios de la región, si es que existen estos insumos, para reactivar la economía en estos municipios de alta y muy alta marginación.

Como representante de este distrito, me han solicitado las personas y los habitantes del municipio de Coalcomán, Chinicuila, Aquila y Coahuayana, que los ayuden, que por favor los ayuden a mejorar la señal de internet y de celular en estos municipios marginados.

Finalizando ya con esto, también vamos a solicitar, que lo aprobado en el PEF 2017, referente a los componentes de conservación e infraestructura carretera para Michoacán, que se le etiquetó 581.1 millones de pesos, y para la conservación y estudios de proyectos de caminos rurales en carreteras alimentadoras para Michoacán, de 63.4 millones de pesos, solicitaremos la viabilidad para que se le dé prioridad a los caminos rurales.

En esta región es muy productiva y la verdad que los municipios de Tancítaro, muy productora, por cierto, de aguacate, necesitan estos caminos rurales en el valle de Apatzingán,

en los municipios de Apatzingán y Buenavista también, en la producción de limón, de pepino, de mango, etcétera.

Comentarle, señor secretario, que nosotros estaremos trabajando desde nuestras trincheras para hacer algunas reformas a la Ley de Aviación Civil. No nada más es estar criticando algunos proyectos del nuevo aeropuerto, nosotros como diputados federales le tenemos que entrar a esta legislación para legislar en regular las tarifas de cambios de vuelo y generar incentivos económicos cuando existan retrasos.

Para finalizar, sí quiero comentarle también, señor secretario, que lo sigan ayudando, mucho, en las zonas económicas especiales del puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, decretadas por el señor presidente.

Es muy importante detonar aquí y también reconozco todo el esfuerzo y toda la gestión del diputado Víctor Silva, nuestro coordinador de los diputados de Michoacán, que ha hecho un gran esfuerzo en estos temas.

Agradecer de antemano a los subsecretarios, a Yuriria Mascott, Adrián del Mazo y alguien muy importante para nosotros, un paisano que está trabajando con usted, a Ricardo Martínez, a Fausto Muciño y al licenciado Lizárraga, que nos han ayudado mucho en el tema de gestión.

La verdad que en el Partido Verde estaremos trabajando. Lo felicitamos porque es difícil trabajar con poco recurso. Nos ponemos a sus órdenes y lo que nos toque, en legislar en la materia para fortalecer al sector, cuente con un aliado más. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra el diputado Carlos Hernández Mirón, del PRD.

El diputado Carlos Hernández Mirón: Muchas gracias, diputado presidente. Señor secretario, bienvenido a la Cámara de Diputados. Quisiera resaltar, señor secretario, la importancia de la Secretaría que usted encabeza, la transversalidad que representa, estamos hablando de una Secretaría que atiende el camino alimentador de aquella mujer y hombre campesino que utiliza o que le cuesta trabajo transitar por ahí para sacar la cosecha, para llevar a cabo su trabajo de día a día.

Estamos hablando también obviamente los grandes proyectos y también estaremos nosotros, como grupo parlamentario, al pendiente de que la Secretaría que usted representa tenga la transparencia necesaria, en términos de licitaciones, porque estamos hablando obviamente en la calidad de vida.

Quiero decirle, señor secretario, que mi grupo parlamentario, el PRD, fue uno de los partidos que más solicitó que no se llevara a cabo un recorte. Después de tener, superar los mil 700 millones de pesos, perdón, 170 mil millones de pesos, hoy tenemos solamente una propuesta de Hacienda, de 77 mil millones de pesos y se pudo aumentar a 84 mil millones de pesos, y obviamente atendiendo las necesidades del Fondo Monetario Internacional o las recomendaciones que mencionan que época de crisis lo que se debe de hacer es la inversión interna, la inversión de capital.

Por eso hemos defendido que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que detona más de 40 ramas productivas, y obviamente generadora de empleos, no vea reducido su presupuesto.

Estaremos pendientes también, señor secretario, a lo que tiene que ver principalmente con la construcción y sobre todo la inversión que se está llevando en el nuevo Aeropuerto Internacional, que estaremos también solicitando que hagamos recorridos.

Es necesario también, señor secretario, que vayamos definiendo que no puede haber más recortes debido a que quedan 84 mil millones de pesos, aunque obviamente eso se tiene con el monopolio solamente de la Secretaría de Hacienda, ellos son los que llevan a cabo el recorte, o sea, las ampliaciones, es importante que lo vayamos trabajando de manera conjunta.

Estuve al pendiente de todas las intervenciones que tuvo, secretario, y solicitaría que este acto de rendición de cuentas, este acto republicano de rendición de cuentas no inicia ni termina aquí con la comparecencia de usted.

Soy creyente de que tiene que darse continuidad en la trabajo constante, entre diputadas y diputados directamente con la Secretaría que usted encabeza, obviamente atendiendo la pronta intervención de la presidenta y presidentes de las comisiones que nos acompañan el día de hoy, porque también directamente en las delegaciones nos lo han comentado varios diputados y diputadas, y hoy estamos transmitiendo en esta comparecencia, señor secretario, no hay a veces la apertura, necesitamos platicar directamente con ustedes.

Pero también tenemos que reconocer y agradecer a funcionarios colaboradores de ustedes, que han ayudado en atender demandas y solicitudes, no solamente de las diputadas y de los diputados, sino directamente de los ciudadanos.

Quiero agradecer, a nombre de mi compañero diputado Arturo Santana, a la subsecretaria de Transporte la licenciada Mascott, muchas gracias por la atención que se ha llevado, así como

también al director general de Transporte, Adrián del Mazo, y por parte de un servidor agradecerle al subsecretario, a Oscar Callejo, las atenciones que ha tenido de manera pronta y expedita.

Señor secretario, continúa la rendición de cuentas y el grupo parlamentario estará al pendiente de los trabajos que se vayan haciendo. Muchas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Para hablar a nombre de Acción Nacional tiene la palabra el diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila.

El diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila: Muy bien. Con el permiso, presidente. Señor secretario, primero que nada creo que es de caballeros reconocer el trato que se ha dado de parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de todo su equipo, de Yuriria, de Miguel Peláez, de Guillermo Nevárez, de Adrián del Mazo, de todos los subsecretarios, creo que no ha habido una sola ocasión en la que pidamos cita y no nos reciban, se agradece. El mismo trato recibirá de nosotros en esta su casa.

Como presidente de la Comisión de Transporte me toca ser la ventanilla de muchas de las quejas de los diputados que tienen que ver con su sector y aunque normalmente lo que plantean son las áreas de oportunidad, nadie viene y dice: qué bien vamos en esto. Entonces, yo trataré de representar esas inquietudes.

Coincido en que este ejercicio y los mecanismos de rendición de cuentas tenemos que mejorarlos a pasos agigantados. Creo que esta estructura todavía deja mucho que desear para el avance en la consolidación de acuerdos entre el Poder Legislativo y el Ejecutivo.

En reuniones que hemos tenido en la Secretaría, creo que avanzamos mucho más que lo que podemos avanzar el día de hoy. Creo que es algo que tenemos que poner el empeño en el Poder Legislativo y en el Poder Ejecutivo.

Tenemos que reconocer que la Secretaría tiene una limitante enorme en presupuesto y en recurso humano. Algo que no es atañible a esta administración de la Secretaría.

Pero no puede ser que el transporte carretero crezca 6, 8 por ciento anual y los recursos para el mantenimiento y la ampliación de la red se reduzcan 10, 12, 15 y hasta 20 por ciento mal.

Tenemos que ser creativos, no puede ser que el transporte crezca 6, 8 por ciento anual y que el servicio y las personas que trabajan en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se reduzcan cada año, y la gente que está en la Policía Federal de Caminos no crezca absolutamente nada.

Tenemos un... histórico, es alarmante la problemática que se tiene en algunas direcciones como Aviación Civil, la diferencia del nivel de salarios que se tiene contra lo que se paga en el mercado es abismal.

Me ha tocado ir personalmente a las delegaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a preguntar quién está encargado del transporte ferroviario y cuánto ganan. Y no es compatible con lo que queremos como país.

Y a lo que voy aquí, señor secretario, es que tenemos que construir nosotros como legisladores, porque yo lo he planteado un montón de veces, con muchos diputados, tenemos que construir soluciones creativas para ver qué hacemos para suministrar los recursos que se

necesitan, porque la Secretaría en las condiciones en las que está avanza pero no a la velocidad que México necesita.

El tema de los arcos viales, arcos electrónicos para verificar el peso y la velocidad lleva tres años. La prueban y funciona excelentemente bien.

En la comisión vamos a hacer una visita próximamente para ver los logros que se tienen y funciona en todas partes del mundo. Y si estimas cuánto cobrarían nada más de multa, estamos hablando de cerca de 15 mil, 20 mil... el primer año. Sería esto suficiente, pero necesitamos ser creativos. Necesitamos tratar de poder solucionarlo.

El Banco Internacional de Desarrollo dice que una gran diferencia que existe entre los países ricos y los países pobres es la regulación que tienen unos y la fuerza del regulador. Yo estoy convencido que todos los que estamos aquí presentes estamos atentos de ver cómo le hacemos para fortalecer al regulador en uno de los sectores más importantes para México. Porque de una cosa estamos seguros, si le va bien a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el desempeño de sus funciones, le irá siempre mucho mejor a México y a los mexicanos.

México es una plataforma logística natural y no estamos pudiendo avanzar al ritmo que se tiene, aunque se tenga la mejor voluntad porque no se están teniendo recursos.

Es necesario que nosotros hagamos nuestra parte, por eso digo que la Secretaría está dispuesta a trabajar con nosotros y cierro con el mismo comentario, convencidos de que si a México queremos que le vaya bien, le tiene que ir muy bien a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y otra vez muchas gracias por su presencia y la atención de todo su equipo. Gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene la palabra el diputado Daniel Torres Cantú, del Partido Revolucionario Institucional.

El diputado Daniel Torres Cantú: Muy buenas noches, señor secretario. Celebro este ejercicio de rendición de cuentas porque es una obligación que está en nuestra Constitución, en el artículo 68 y el 93.

Evidentemente, lamentamos que se utilice esta tribuna para hacer críticas, sobre todo por temas de trajes a la medida de algunos de los aquí expositores, y que en base a estas pretensiones basan la calificación de los resultados de esta Secretaría, en el cual no estamos de acuerdo.

Hago énfasis en que estas tres comisiones han hecho su labor, y las han hecho de tal suerte que han tenido logros muy específicos. Y como lo decía el secretario, evidentemente la bola está en nuestra cancha, las modificaciones legislativas dependen del Poder Legislativo, y aquí se escucharon algunas opiniones, donde establecen que esas modificaciones se lleven a cabo a través de la Secretaría.

Creo que los diputados del PRI celebramos las obras como el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. ¿Quién en su sano juicio estuviera en contra de una magna obra, como lo es este Aeropuerto? ¿O quién no ha tenido un inconveniente en el Aeropuerto por la saturación del Aeropuerto que actualmente tenemos? Y eso se lo debemos a la visión transformadora del presidente Enrique Peña Nieto, que con esa visión emprendió este gran proyecto en 2014.

También el tren México-Toluca, un tren que no nada más beneficia a esos dos estados, en este caso el municipio de Toluca, sino que en su trayecto a la Ciudad de México tiene la conexión con la estación Observatorio y esto es parte de una movilidad integral, de una gran estrategia de movilidad de transporte de pasajeros. También que cerca de 230 mil usuarios diarios tendrán este beneficio.

Y así lo es en Monterrey con la Línea 3 del Metro. Cerca de 150 mil beneficiados en esta Línea 3 del Metro y esto habla del compromiso de la Presidencia de la República con impulsar el transporte de pasajeros.

También lo es en Guadalajara, con el tramo del tren ligero que conecta a Guadalajara con Tlaquepaque y Zapopan. Guadalajara representa la tercera ciudad más importante en nuestro país y esto ayudará a mitigar la contaminación y el tráfico excesivo de vehículos.

No es suficiente que un gobierno se trace elevadas metas. Este gobierno no nada más tiene voluntad, tiene visión y sobre todo tiene el compromiso de emprender estos grandes proyectos.

Reconocemos que de los 105 proyectos que son responsabilidad de su secretaria al día de hoy se han cumplido 58, 35 están en proceso y solo 12 se iniciaran en este próximo 2017, gracias a la aprobación del Presupuesto de Egresos de este año.

Destacamos la importancia de la creación de la agencia reguladora del transporte ferroviario, de esta manera se impulsará la construcción de más libramientos ferroviarios. Abrir la competitividad en el transporte de carga y seguir fortaleciendo el transporte de pasajeros.

Estos temas son fundamentales para el grupo legislativo del PRI, encabezados por nuestro coordinador César Camacho Quiroz. El reflejo de estas comisiones, de este trabajo, de este gran trabajo que han hecho los presidentes de las comisiones, mis compañeros diputados aquí presentes es una muestra.

La Comisión de Infraestructura. A pesar de que el proyecto de Presupuesto de la Federación venía un poco más negativo, se pudieron lograr cerca de 7 mil millones de pesos adicionales para poder fortalecer el tema de esta secretaría, que es una responsabilidad que tenemos los legisladores.

En la Comisión de Comunicaciones, con la reforma de Telecomunicaciones, como lo comentaba nuestro secretario, se cuenta con proyectos como México Conectado, la Estrategia Digital Nacional y la Red Compartida.

En la Comisión de Transportes se ha dicho que si el doble remolque. Traemos temas con los derechos del usuario, de los aeropuertos y hay el transporte de carga, el transporte de pasajeros.

Estamos ocupados en los temas que nos corresponde la responsabilidad de ser representantes populares y lo estamos debatiendo. Y ahí felicito a su secretaría y a todos sus subsecretarios que han tenido una atención especial. Basta de sobra decirlo, pero este ejercicio ha sido elogios para ellos y yo me sumo a ellos porque lo han hecho de manera responsable.

Agradezco de manera muy especial ese gran trabajo y esa atención que usted tiene con este Poder Legislativo. No tengo duda de que si tuvimos un montón de reuniones para poder llevar a cabo los temas que nos preocupan de la comunidad, el año que viene serán más.

No se trata de hechos, compañeros diputados, solo las acciones se llevan a cabo cuando hay planes. El beneficio es para todos los mexicanos. Cuenten con nosotros.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Tiene usted la palabra, señor secretario.

El secretario Gerardo Ruiz Esparza: Gracias. Agradecer esta oportunidad de intervenir aquí en la parte final de esta comparecencia. De manera muy especial a los presidentes de las Comisiones de Infraestructura, de Transporte y de Comunicaciones, a los secretarios de estas comisiones, a los diputados integrantes de estas comisiones, que nos han permitido estar con ustedes.

Realmente la secretaría está convencida, aquí se ha dicho y lo remarcamos, de la potencialidad logística de México como país.

Desubicación privilegiada de esa población, que tenemos el bono demográfico con una población con promedio de edad entre 27 y 28 años que hay que aprovechar porque es el momento antes de que la población crezca y se pierda ese bono demográfico. Que tendremos que afrontar retos, los estamos viviendo, pero creo que México es más grande que esos retos.

Hace 22 años que se firmó el Tratado de Libre Comercio, el famoso TLCAN, el famoso tratado con Estados Unidos y Canadá. Se dudaba de que México pudiera salir delante de ese reto, porque las empresas de otros países iban a ser más grandes que las nuestras, y sin embargo estamos viendo que la preocupación es exactamente al revés, que nuestras empresas, nuestra mano de obra, nuestra capacidad técnica, científica, están superando a muchos países del mundo y estamos siendo un centro atractivo, muy atractivo de inversiones.

Afrontaremos seguramente este reto que viene, creo que está en la mente de todos y yo tengo confianza en que los mexicanos salgamos adelante del mismo con capacidad, con inteligencia, con diálogo y sobre todo con la fuerza que tiene el pueblo de México para afrontar esto.

Le reconozco a mi equipo, creo que no venía en el esquema. No venía en el discurso, pero debo de hacerlo, porque lo que aquí escuché es gratificante, pedirles, sobre todo, que continúen así, que llevemos a cabo, saben también cuál es mi filosofía y le pido su autorización a los presidentes de las comisiones, lo hice anteriormente, lo vuelvo a hacer ahorita, para que podamos tener reuniones un poco más dinámicas.

Los he invitado a la Secretaría, con mucho gusto vendremos a este Palacio Legislativo, pero invitarlos para que podamos dialogar de manera más frecuente, no solamente en las comparecencias de la Glosa del Informe del señor presidente, Enrique Peña Nieto, sino más frecuente, así lo he planteado anteriormente, así lo quiero volver a plantear y podamos realmente tener un diálogo como el que aquí se ha propuesto.

Estoy totalmente de acuerdo con ello, me sumo, sin que se evite que también cada una de las áreas correspondientes, los subsectores estén atendiendo permanentemente las necesidades individuales y las necesidades grupo de estas comisiones.

Pedirle al equipo realmente que continúen con esta vocación de servicio, con esta vocación de atención y que realmente se ve que entienden lo que es la importancia de este diálogo que estamos teniendo en este momento.

Yo sintetizaría la tarea de la Secretaría para dejarlo un poco en sus mentes, estamos sí realmente con una columna vertebral que se sinteticen 52 autopistas, las vamos a concluir en 80 carreteras, las vamos a concluir.

Desde luego el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, estos dos trenes muy importantes de Guadalajara y de México-Toluca, el metro de Monterrey, los puertos indispensables para poder, en un momento dado, continuar con una política importante de exportaciones y de mercado interno, duplicar su capacidad operativa y ésta gran área de oportunidad de México hoy, que son las telecomunicaciones, que tendremos que cumplir con las metas que nos hemos fijado.

El reto, cumplir realmente con este gran programa de infraestructura que nos fijó el gobierno de la República y que ahora lo tenemos como tarea clara, precisa y concisa, no hay duda de la ruta que tenemos, la conocen ustedes, la conocemos nosotros y habrá que cumplirlas.

Pedirles que nos ayuden en esta tarea que es fundamental para el pueblo de México, transparencia, apego a la legalidad. Sabemos, no es extraño decirlo, que desconfían muchas de las partes de nuestra sociedad, de las acciones de las autoridades, en lo general del gobierno mismo y en un momento dado de que se puede actuar con rectitud y apego a la legalidad, creo que es una tarea de todos y que nos conviene a todos llevarla a cabo.

En la Secretaría hemos hecho un esfuerzo, creo yo, y déjenme decirlo así, sin precedente, por tratar de transparentar absolutamente todo. En mi intervención dije que estábamos tratando de ser un libro abierto, que cualquier ciudadano pueda acceder en cualquier momento a cualquier información de cualquier proyecto, de cualquier contrato, de cualquier monto, de cualquier ejercicio.

Creo que si ustedes, en estas reuniones que tengamos, nos ayudan pensando de qué manera podemos generar más credibilidad a la sociedad para poder convencerla mejor de que se está actuando con ese apego a la legalidad, creo que ganamos todos.

Pedirles de favor, lo digo con toda sinceridad, creo que es un punto importante que podamos enriquecer estos ejercicios que sin duda todavía hay muchas áreas de oportunidad.

Decirles por último que estamos en esta presión que hay de gasto buscando alternativas. Hemos encontrado en nuestros activos financieros, en las concesiones, fórmulas para poder apoyar obras necesarias. Parte importante de lo que está haciendo de ampliaciones a la Ciudad de México es con base en esto.

El principal acceso al aeropuerto que va a ser la Peñón-Texcoco, se va ampliar a 12 carriles precisamente con este tipo de apoyos financieros; la México-Toluca se está haciendo así; la Pirámides-Texcoco se está haciendo así. En fin, varias autopistas están siendo construidas con base en estos activos financieros y no tanto con respaldo del proyecto del Presupuesto federal.

Queremos seguir encontrando este tipo de soluciones para que esa columna vertebral del programa nacional de infraestructura siga adelante y podamos cumplirles a ustedes, cumplirle a México, cumplirle desde luego al programa que se nos ha determinado.

Agradecer, presidentes de comisiones, esta oportunidad; agradecerles a todos ustedes que nos hayan tenido la paciencia de escucharnos y seguir reiteradamente a sus órdenes para poder seguirlos atendiendo y que podamos seguir teniendo este diálogo democrático, este diálogo constructivo. Muchísimas gracias.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Siendo esta última de las rondas establecidas, de conformidad con el numeral 2 del artículo 200 del Reglamento de la Cámara de Diputados, las solicitudes de preguntas por escrito que se presenten en los términos del artículo 69 y 93 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se remitirán a la Junta de Coordinación Política a efecto de que dicho órgano así defina lo conducente.

Asimismo, de conformidad con lo que establece el artículo 7o, numeral 5 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la versión estenográfica de esta reunión será remitida al señor presidente de la República para su conocimiento.

Señor secretario, le agradecemos su presencia, como a todo su equipo de trabajo y agradecemos a todos la asistencia.

El presidente diputado Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa: Se levanta la reunión siendo las 20:15 horas de hoy, 29 de noviembre de 2016.

---o0o---