

INFORMACIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA, MINUTA O PROPOSICIÓN							
NII*	37-63	EXPEDIENTE	2072	LEGISLATURA	LXIII	FECHA DE RECEPCIÓN	11-03-16
PROPONENTE / ORIGEN			Dip. José Guadalupe Hernández Alcalá del Grupo Parlamentario de la Revolución Democrática.				
COM. DICTAMINADORAS			Comisión de Transportes				
DESCRIPCIÓN DEL DOCUMENTO							
TIPO DE DOCUMENTO		Iniciativa					
Título: Iniciativa que reforma los artículos 5º y 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.							
OBJETIVO DEL DOCUMENTO							
Establecer los ajustes y disminuciones de las cuotas de peaje de las autopistas concesionadas, de acuerdo con el informe trimestral del Instituto Mexicano del Transporte, por el sobre costo operativo que resulta de las demoras por obras, accidentes, derrumbes o desastres, así como por el riesgo de transitar por una ruta con altos índices de siniestralidad y calidad superficial por debajo de los estándares correspondientes.							
CONTENIDO DEL DICTAMEN							
SENTIDO		Se desecha					
Síntesis del Dictamen							
<p>Es preciso referir que para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales se requiere de una "concesión".</p> <p>De acuerdo con el artículo 7º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, las concesiones se otorgarán mediante concurso público. La SCT expedirá convocatoria pública, la cual se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra.</p> <p>Las bases del concurso incluirán como mínimo las características técnicas de la construcción de la vía o el proyecto técnico, el plazo de la concesión, los requisitos de calidad de la construcción y operación; los criterios para su otorgamiento serán principalmente los precios y tarifas para el usuario, el proyecto técnico en su caso, así como las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión.</p> <p>Se infiere que una vez otorgada la concesión ya sea para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, ésta genera una serie de derechos y obligaciones al particular; por lo tanto, las bases de regulación tarifaria para el "cobro" de las cuotas en las carreteras y puentes, se consideran como un "derecho" adquirido por el particular al haber obtenido la concesión.</p>							

*Número de identificación interno



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2072)

HONORABLE ASAMBLEA:

La Comisión de Transportes, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2; y 45, numerales 6, incisos e) y f); y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85, 157, 158 y 167, numeral 4 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de los integrantes de esta Honorable Asamblea el presente Dictamen, de acuerdo con lo siguiente:

ANTECEDENTES

1. En sesión celebrada el día 10 de marzo del 2016, en la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, el Diputado José Guadalupe Hernández García, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática de la LXIII Legislatura, presentó Iniciativa de reforma a los artículos 5 y 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
2. Posterior a esto, el día 11 de marzo, se recibió el oficio con número D.G.P.L. 63-II-6-0615, en el cual la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión determinó que se turne a la Comisión de Transportes, para Dictamen.
3. Con base en lo anterior, la Comisión de Transportes procedió al análisis de la Iniciativa de reforma por adición de un primer párrafo a la fracción VIII del artículo 5 y adicionar un tercer párrafo del artículo 70 ambos de la Ley de Caminos, Puentes y



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO
A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE
LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE
FEDERAL (EXP. 2072)*

Autotransporte Federal, resolvió desechar la iniciativa materia del presente dictamen.

CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La propuesta de reforma por adición de un primer párrafo a la fracción VIII del artículo 5 y adicionar un tercer párrafo del artículo 70 ambos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

MOTIVACIÓN DE LA INICIATIVA

PROBLEMÁTICA

En México, la red carretera es la infraestructura de transporte más utilizada, la cual se ha desarrollado a lo largo de varias décadas comunicando a casi todas las regiones y comunidades del país.

México cuenta con 378 mil 923 kilómetros de ellas, sin embargo la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) señala que entre 30 y 35 por ciento de esta infraestructura se encuentra en malas condiciones, requiriendo de mantenimiento mayor y en algunos tramos, reconstrucción.

80 por ciento de la carga nacional y casi 90 por ciento de los pasajeros se transporta a través de carreteras, lo anterior impacta la competitividad y más aún cuando las cuotas que se cobran llegan a ser hasta más caras que las fijadas en la Unión Europea.



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO
A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE
LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE
FEDERAL (EXP. 2072)*

La infraestructura deficiente de nuestras carreteras impacta negativamente hasta en 5 por ciento el crecimiento de la economía, llegando a dañar la industria, el turismo, el comercio y el mercado agroalimentario en 35 por ciento, de acuerdo con estudios de la OCDE.

Nuestras carreteras federales no cuentan con las condiciones de seguridad y calidad que requieren los millones de usuarios que transitamos diariamente por ellas y gran parte de la responsabilidad no ha sido asumida en relación a su adecuado mantenimiento por parte de las empresas concesionadas.

Los accidentes, generados por carreteras derivan además en la afectación de la economía nacional y el tránsito comercial haciendo más oneroso el transporte de mercancías y, por lo tanto, menos competitivo a nuestro país.

Por lo anterior la presente iniciativa tiene por objeto que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo al informe que presente el Instituto Mexicano del Transporte, ajuste las tarifas en carreteras de cuota, de acuerdo a la calidad de las mismas.

Los parámetros que se tomarán en cuenta son el sobre costo operativo que resulta de las demoras por obras, accidentes, derrumbes o desastres, así como por el riesgo de transitar por una ruta con altos índices de siniestralidad y calidad superficial por debajo de los estándares correspondientes.

ARGUMENTACIÓN

El estado físico de las carreteras en relación con la competitividad deja mucho que desear, a pesar de que la SCT es una de las dependencias que ha logrado constantemente aumentos presupuestales, y que la inversión en proyectos

carreteros es particularmente importante para el desarrollo económico, porque el 55% de volumen de carga y 81% de su valor total se mueven en autotransporte.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) 6 de cada 10 muertes en autopistas ocurren en sólo una docena de países, entre los cuales se encuentra México, por lo que sumando los daños materiales y los perjuicios directos e indirectos para los accidentados, estos llegan a representar gastos equivalentes al 4% del PIB.

Anualmente ocurren más de 29 mil accidentes en carreteras federales y estos siniestros traen como consecuencia aproximadamente de 5 mil defunciones y 32 mil lesionados, además de pérdidas materiales superiores a 34 mil millones de pesos.

Para la determinación de la reducción de tarifas, se debe valorar el sobrecosto para los usuarios en las demoras operacionales y de los riesgos derivados de los índices de siniestralidad, la calidad de la superficie de la vía, según los estándares de calidad reconocidos en el ámbito internacional.

La infraestructura carretera incide de forma determinante en el empleo y la colectividad, la construcción de carreteras promueve la reactivación de la industria, no sólo porque el gasto ejercido ayude a generar empleos y réditos para las empresas, sino porque los beneficios de largo plazo que produce como lo son la reducción en los tiempos de traslado de las mercancías, la disminución de precios y el mejoramiento en la calidad de los servicios logísticos.

México necesita infraestructura que reafirme su apertura comercial y vínculos con el mundo globalizado, pero existen grandes errores en la construcción de carreteras

en México, tales como como inexactos, malos materiales, un deficiente mantenimiento y clasificación, por ello el Foro Económico Mundial ubica a México en el lugar 68 de 144 en el índice de competitividad e infraestructura.

En realidad se ha planeado sin tener el derecho de vía, lo que impide garantizar una ruta sin complicaciones en el desarrollo de la obra y evitar retrasos en la construcción.

La planeación es tan deficiente que hay casos en los que no se dispone de una franja amplia de derecho de vía para impedir la circulación de vehículos en áreas cercanas a los inmuebles habitados, y así evitar accidentes como los que se han suscitado.

En esta planeación es necesario aplicar un verdadero sistema de criterios de seguridad vial, donde los procesos constructivos se verifiquen correctamente y no existan trazos inexactos y malos materiales.

Una vez que la vía está en operación comienza el deterioro natural por el uso. Los especialistas coinciden en que la falta de mantenimiento es una de las condiciones que acrecientan el riesgo.

Las carreteras en nuestro país son pistas complejas y terrenos desafiantes. Según datos del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, cada día mueren 55 personas a causa de percances viales y por cada individuo que fallece, dos sufren una discapacidad.

La Autopista México - Puebla: con un recorrido aproximado de 3 horas 45 minutos, este camino administrado por Caminos y Puentes Federales registra alrededor de

1,683 accidentes anuales según un reporte del SIAV. Su longitud es de 130 km y las pronunciadas curvas y ocasionales nevadas la han transformado en un desafío hasta para los conductores más experimentados.

La Autopista México - Querétaro: esta es una de las más transitadas del país, cuenta con una longitud de 260 km y es administrada por la Capufe. Aunque su promedio de accidentes es bajo, tres por día, esta suele ser muy traicionera, ya que al ser recta los conductores se confían y distraen del camino, principalmente los de tráfico pesado. Anualmente se registran 1,046 percances y constantemente se encuentra en mantenimiento. Por ella se puede llegar hasta el estado de Hidalgo.

La Carretera Tepic - Mazatlán: con una media de cuatro accidentes al día, que equivale a 1,490 al año, esta autopista es una de las más volátiles del territorio nacional. Su falta de mantenimiento, mala ubicación de casetas de cobro y altas temperaturas convierten a este camino pavimentado en una trampa mortal. Está conectada con la Autopista Durango-Mazatlán e incluye el puente más alto del mundo, El Baluarte.

La Carretera y Autopista México - Toluca: ambas son peligrosas sobre todo por la neblina que se acumula en la Zona de la Marquesa. El granizo, el excesivo tráfico de lunes a domingo además de las constantes curvas, convierten a esta carretera en una de las más atrabancadas y desafiantes de todo México.

La Autopista Querétaro - Irapuato: para garantizar la seguridad de los viajeros esta carretera se encuentra constantemente en obras de modernización. Entre los cambios que ha experimentado destaca la ampliación a cuatro carriles y la



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO
A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE
LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE
FEDERAL (EXP. 2072)*

reconstrucción de otros 49 km. Aun así, al año suma 19,000 choques, a razón de tres accidentes por día aproximadamente.

La Autopista Matehuala-Monterrey, que contrariamente a lo que se pudiera pensar, autopistas así de largas y rectas puede representar un peligro debido a su monotonía. Al no haber curvas, el conductor puede adormecerse y, en determinado momento, sufrir un percance.

La Rumorosa; esta carretera que cruza Baja California es muy peligrosa por los fuertes vientos y por su gran cantidad de curvas. Ha sido escenario de muchos accidentes.

Cumbres de Maltrata, una carretera famosa por los accidentes que ha cobrado.

La Autopista México-Cuernavaca, otra de las vías más transitadas de nuestro país. Pese a que ha sido remodelada, ampliada y mejorada continuamente sigue siendo una de las más peligrosas. Sobre esta cinta asfáltica se encuentra la tristemente célebre curva llamada "la pera", que durante mucho tiempo cobró la vida de muchos incautos automovilistas que se confiaron, tomándola a velocidad excesiva.

La Sepultura ubicada en el cerro de la sepultura, esta vía comunica a Tuxtla Gutiérrez con Ciudad Arriaga en el Estado de Chiapas. Su peligrosidad se debe a que es muy estrecha y cuenta con muchas curvas situadas en medio de un barranco.

La presente propuesta de iniciativa de ley faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ordenar la disminución temporal del pago de peaje en aquellos

tramos en que no esté garantizada la seguridad, rapidez y clasificación carretera que corresponde.

Aunque se realicen acciones en materia de seguridad vial, la orientación se concentra en la prevención desde el punto de vista del conductor, lo cual influye a disminuir la siniestralidad, pero la otra gran causa de los percances automovilísticos son las malas condiciones de la infraestructura carretera.

El Presupuesto de Egresos de la Federación promedia un 18% de recursos en infraestructura destinados a conservación y mantenimiento de la red carretera, lo cual termina siendo insuficiente. Lo anterior se aleja marcadamente del parámetro fijado por la OCDE y el Banco Mundial, que indica que las naciones deben invertir cuando menos el 30% de su presupuesto carretero en mantenimiento, conservación y rehabilitación de dicha infraestructura.

Por un lado es claro que se debe aumentar la inversión en conservación carretera y al mismo tiempo se debe mejorar la calidad de los materiales utilizados, ya que al disminuir la calidad de las carreteras el costo de mantenerlas en buen estado se incrementa.

Actualmente el costo de mantenimiento ascienda a 5 millones de pesos por kilómetro, cuando hace dos décadas el costo promediaba 250 mil pesos.

Las cuotas de peaje se han presentado incrementos sin que exista una justificación pública, objetiva y razonable al respecto. En los últimos años se han autorizado incrementos que van de los 2 a los 5 pesos en las diversas casetas, lo que ha



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO
A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE
LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE
FEDERAL (EXP. 2072)*

generado el descontento de automovilistas, transportistas y organismos empresariales.

Otras legislaturas han tratado de facultar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para exentar a los usuarios del pago de peaje, en aquellos tramos en que no esté garantizada la seguridad, comodidad y rapidez a que obligue el título de concesión, pero tal medida debido a sus costos ha sido desechada.

De cualquier manera los millones de usuarios de carreteras federales de cuota seguimos en estado de indefensión, ya que tanto CAPUFE como los concesionarios de vías generales de comunicación, incumplen su obligación de mantener seguras, cómodas y rápidas las carreteras bajo su responsabilidad.

Frecuentemente sólo se habilita un carril por obras de mantenimiento y reparaciones, el número de casetas de cobro en operación son insuficientes, se provocan largas filas, pérdida de tiempo y daños económicos de consideración a los automovilistas, pasajeros y transportistas de carga, además de los accidentes, lesiones, muertes y averías en los vehículos de tránsito, ocasionadas en buena proporción por el mal estado de las carreteras.

La nueva facultad que se otorga a la SCT implica que la Secretaría se debe utilizar criterios científicos y de investigación, relacionados con los índices de siniestralidad, niveles de demora y la regularidad superficial.

De tal manera que será el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), órgano desconcentrado de la Secretaría, quien realice un informe trimestral con

investigación aplicada, para proponer el ajuste de tarifas en carreteras de cuota, de acuerdo a la calidad de las mismas.

El Instituto Mexicano del Transporte ha establecido parámetros con anterioridad para reducir al usuario en el peaje en más del 40% por el sobre costo operativo que resulta de las demoras por obras, accidentes, derrumbes o desastres, así como por el riesgo de transitar por una ruta con altos índices de siniestralidad y calidad superficial por debajo de los estándares correspondientes.¹

De aplicarse esta disminución en el cobro de tarifas a carreteras de alta peligrosidad como las señaladas en la presente iniciativa, mejoraría la competitividad de nuestras regiones y se fortalecería el turismo nacional e internacional, a la vez de proteger la integridad física de nuestras familias que transitan cotidianamente por nuestros caminos y carreteras.

Así, para los ajustes a las cuotas de peaje en las autopistas concesionadas, la Secretaría estará facultada a establecer disminuciones de tarifas de acuerdo al informe trimestral del Instituto Mexicano del Transporte, por el sobre costo operativo que resulta de las demoras por obras, accidentes, derrumbes o desastres, así como por el riesgo de transitar por una ruta con altos índices de siniestralidad y calidad superficial por debajo de los estándares correspondientes.

En ese orden de ideas se impulsa el equilibrio de los criterios de utilidad del concesionario con los criterios de calidad de nuestras carreteras.

FUNDAMENTO LEGAL

Por lo anteriormente expuesto, el suscrito, diputado José Guadalupe Hernández Alcalá, integrante de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, con fundamento en lo establecido por los artículos 71, fracción II, 72 y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados someto a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se adiciona un primer párrafo a la fracción VIII del artículo 5, recorriendo el original para quedar como segundo párrafo, y se adiciona un tercer párrafo recorriéndose los subsecuentes del artículo 70, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

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

Corresponden a la secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal las siguientes atribuciones:

I a VII...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Establecer los ajustes y disminuciones de las cuotas de peaje de las autopistas concesionadas, de acuerdo con el informe trimestral del Instituto Mexicano del Transporte, por el sobre costo operativo que resulta de las demoras por obras, accidentes, derrumbes o desastres, así como por el riesgo de transitar por una ruta con altos índices de siniestralidad y calidad superficial por debajo de los estándares correspondientes.

...

IX....

Artículo 70. ...

...

El Instituto Mexicano del Transporte, órgano desconcentrado de la secretaría, realizará un informe trimestral con investigación aplicada, para proponer el ajuste de tarifas en carreteras de cuota, con parámetros relacionados con el sobre costo operativo que resulta de las demoras por obras, accidentes, derrumbes o desastres, así como por el riesgo de transitar por una ruta con altos índices de siniestralidad y calidad superficial por debajo de los estándares correspondientes.

...

...

Transitorio

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

CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN

ÚNICA: Es improcedente la propuesta que realiza el C. Diputado José Guadalupe Hernández García, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática de la LXIII Legislatura, al establecer que se realicen los ajustes y disminuciones de las cuotas de peaje de las autopistas concesionadas, de acuerdo con el informe trimestral del Instituto Mexicano del Transporte.

Es preciso referir que para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales se requiere de una "**concesión**".

De acuerdo con el artículo 7º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Las **concesiones** se otorgarán mediante concurso público. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes expedirá convocatoria pública, la cual se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra.

Las bases del concurso incluirán como mínimo las características técnicas de la construcción de la vía o el proyecto técnico, el plazo de la concesión, los requisitos de calidad de la construcción y operación; los criterios para su otorgamiento serán principalmente **los precios y tarifas para el usuario**, el proyecto técnico en su caso, así como las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión.

La secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual se dará a conocer a todos los participantes.

El título de la concesión, deberá contener entre otros aspectos lo siguiente:

- I. Nombre y domicilio del concesionario;
- II. Objeto, fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;
- III. Las características de construcción y las condiciones de conservación y operación de la vía.
- IV. **Las bases de regulación tarifaria para el cobro de las cuotas en las carreteras y puentes;**
- V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios,
- VI. El periodo de vigencia;
- VII. El monto del fondo de reserva destinado a la conservación y mantenimiento de la vía;
- VIII. Las contraprestaciones que deben cubrirse al gobierno Federal, mismas que serán fijadas por la Secretaría
- IX. Las causas de revocación y terminación.

Bajo ese tenor, se infiere que una vez otorgada la concesión ya sea para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, ésta genera una serie de derechos y obligaciones al particular; por lo tanto, las bases de regulación tarifaria para el "**cobro**" de las cuotas en las carreteras y puentes, se consideran como un "**derecho**" adquirido por el particular al haber obtenido la concesión, consecuentemente el disminuir las cuotas de peaje generarían un quebranto al principio general de derecho conocido por el nombre de

<<**garantía de audiencia**>> consagrada en el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El cual determina que *“**Nadie podrá ser privado** de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o **derechos**, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del **procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho**.”*; por lo tanto, aplicándolo al presente caso, el contenido del Informe el Instituto Mexicano del Transporte, no es motivo para que se establezcan una disminución de las cuotas de peaje al no ser este un procedimiento adecuado para tales fines.

Y más aún que **NO** se les podrá aplicar a los particulares que ya han obtenido una concesión, pues como lo refiere el artículo en comento, deberá ser **conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho**; consecuentemente sólo les aplicaría para las nuevas concesiones que expida el Ejecutivo.

Por todo lo expuesto, es improcedente la iniciativa presentada por el Diputado José Guadalupe Hernández Alcalá, pues la misma contravendría lo dispuesto por el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y lo establecido por los artículos 6, 7 y 15 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Por las consideraciones expuestas y fundamentado en la fracción II de artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los artículos 39 y 45 párrafo sexto, inciso f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, los Artículos 87 y 88 del



*DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO
A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE
LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE
FEDERAL (EXP. 2072)*

Reglamento para el Gobierno Interior del propio Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y los Artículos 82, 84 y 85 del Reglamento de la Cámara de Diputados, los Diputados integrantes de la Comisión de Transportes, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea la presente iniciativa, el siguiente

ACUERDO

PRIMERO. Se desecha la iniciativa que adiciona un primer párrafo a la fracción VIII del artículo 5, recorriendo el original para quedar como segundo párrafo, y se adiciona un tercer párrafo recorriéndose los subsecuentes del artículo 70, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por el Diputado José Guadalupe Hernández García, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la sesión de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión del día 10 de marzo del 2016.

SEGUNDO. Archívese el presente asunto como total y definitivamente concluido.

DADO EN EL PALACIO LEGISLATIVO DE SAN LÁZARO, CIUDAD DE MÉXICO, A
15 DE JUNIO DE 2016.



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2072).

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA 15 JUNIO 2016.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	
 DIP. ALFREDO JAVIER RODRÍGUEZ DÁVILA				
PRESIDENTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.				
 DIP. JOSÉ LUIS OROZCO SÁNCHEZ ALDANA				
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.				
 DIP. JOSÉ LORENZO RIVERA SOSA				
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.				
 DIP. FRANCISCO LAURO ROJAS SAN ROMÁN				
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.				
 DIP. DANIEL TORRES CANTÚ				
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRI.				
 DIP. LILLIAN ZEPAHUA GARCÍA				
SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO PRI.				
 DIP. JORGE LÓPEZ MARTÍN				
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PAN.				
 DIP. ARTURO SANTANA ALFARO				
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO PRD.				
 DIP. CONCEPCIÓN VILLA GONZÁLEZ				
SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.				
 DIP. JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA				
SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO MC.				


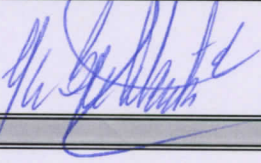





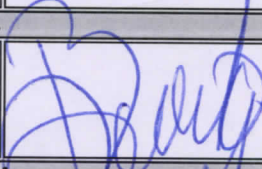

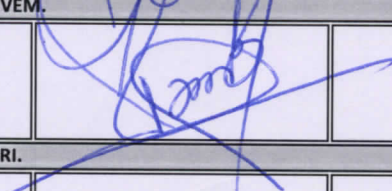






CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2072).

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA 15 JUNIO 2016.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. MARÍA GUADALUPE ALCANTARA ROJAS			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. HÉCTOR JAVIER ÁLVAREZ ORTIZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. TANIA VICTORIA ARGUIJO HERRERA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRD.			
 DIP. JOSÉ ERANDI BERMÚDEZ MÉNDEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. OMAR NOÉ BERNARDINO VARGAS			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PVEM.			
 DIP. VITALICO CÁNDIDO COHETO MARTÍNEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. PEDRO LUIS CORONADO AYARZAGOITIA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. MARÍA ANTONIA CÁRDENAS MARISCAL			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.			
 DIP. RAÚL DOMÍNGUEZ REX			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. MARÍA CRISTINA TERESA GARCÍA BRAVO			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRD.			


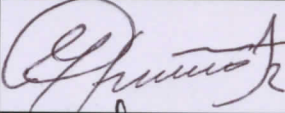

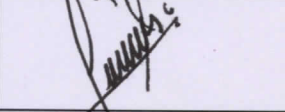

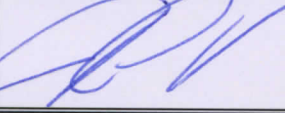





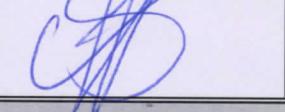


CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5 Y 70 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2072).

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA 15 JUNIO 2016.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. PEDRO GARZA TREVÍÑO			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. ALEJANDRA GUTIÉRREZ CAMPOS			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. FRANCISCO JOSÉ GUTIÉRREZ DE VELASCO URTAZA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. ELÍAS OCTAVIO IÑIGUEZ MEJÍA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.			
 DIP. MARIO MACHUCA SÁNCHEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PVEM.			
 DIP. ÁNGEL ROJAS ÁNGELES			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. CHRISTIAN JOAQUÍN SÁNCHEZ SÁNCHEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			