



ACUERDO # 326

H. LEGISLATURA
DEL ESTADO

**HONORABLE SEXAGÉSIMA TERCERA
LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y
SOBERANO DE ZACATECAS.**

RESULTANDO PRIMERO. En sesión ordinaria del Pleno celebrada en fecha 20 de abril de 2021, se dio lectura a la Iniciativa presentada por el Diputado Francisco Javier Calzada Vázquez, integrante de la Sexagésima Tercera Legislatura del Estado, en ejercicio de las facultades que le confieren los artículos 60, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas; 28, fracción I, 29, fracción XIII y 52, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, por la que sometió a la consideración de esta Honorable Representación Popular, el Punto de Acuerdo mediante el cual se exhorta respetuosamente a la Presidencia de la República, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal y a Caminos y Puentes Federales, a mantener vigentes las tarifas actuales de las carreteras federales de cuota del Estado de Zacatecas.

RESULTANDO SEGUNDO. En la misma sesión de su lectura se propuso que fuera considerado con el carácter de urgente resolución, resultando aprobado en los términos solicitados.

CONSIDERANDO PRIMERO. El proponente justificó su Iniciativa en la siguiente:

“EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



El programa carretero nacional nació en el año de 1925 con la constitución de la Comisión Nacional de Caminos. Durante esa administración gubernamental, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de abril del año en comento, se fijó un impuesto consistente en tres centavos por cada litro de gasolina comprado en México para financiar el programa carretero. El decreto estipulaba que, de ser insuficiente el recurso fondeado, entonces la Comisión Nacional de Caminos recurriría al financiamiento directo mediante la emisión de pagarés con cargo a la Tesorería General de la Federación y a favor de las compañías constructoras que hubiesen recibido contratos por obras determinadas.

En 1949, durante el mandato de Miguel Alemán Valdés, en la Presidencia de la República, inició la construcción de carreteras de cuota, o peaje, en nuestro país. Se trató de una acción preferente del gobierno federal con el fin de modernizar la infraestructura carretera, sin necesidad de financiarla mediante la contratación masiva de deuda pública; lo que además permitiría ampliar el margen del presupuesto público, y la carretera construida tendría la capacidad de contar con recursos para su mantenimiento preventivo.

En 1952 el Presidente Miguel Alemán inauguró los dos primeros tramos carreteros de cuota, que unían a la Ciudad de México con las ciudades de Cuernavaca y Acapulco. La motivación de la construcción de esta carretera fue principalmente la de detonar el turismo en esa zona del país.

Posteriormente, el primero de septiembre de 1958, a unos días del final de su mandato, el Presidente Adolfo Ruiz Cortines inauguró la autopista México - Querétaro. El 5 de mayo de 1962, el



Presidente Adolfo López Mateos abrió para la circulación la autopista México – Puebla. Estas dos obras, ambas de cuota, tenían la intención de comunicar con mayor rapidez y eficiencia a la Capital del país con la frontera Norte y con el Puerto de Veracruz, para el traslado de mercancías y personas.¹

En los cuatro casos descritos, se determinó el cobro de cuotas, en parte con la finalidad de recuperar la inversión de la obra, y para la constitución de un fondo de mantenimiento preventivo. De los cuatro tramos de cuota que existían en 1962, en la actualidad en nuestro país la red de carreteras de cuota supera los 90 tramos de cuota, con una extensión de más de 13 mil kilómetros. Sin embargo la obtención de los recursos se ha ido adecuando a diferentes fines a lo largo de nuestra historia reciente.

Durante el régimen neoliberal, el que tiene como uno de sus principios fundamentales la idea de que todo puede ser una mercancía y de no serlo se convierte en ella, la concesión de las carreteras de cuota se convirtió en un negocio para el beneficio de unos cuantos, aun en los casos en los que las carreteras se construían con recursos públicos.

En el año de 2017, durante el último sexenio neoliberal, desde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a cargo de Gerardo Ruiz Esparza, se emitió un documento oficial dirigido a BANOBRAS, en el que se autorizaba modificar el título de concesión de las carreteras que forman parte del fideicomiso gubernamental 1936², “con la finalidad de permitir la

¹ Contreras Valdez, Mario. Los primeros cuatro tramos carreteros de cuota y la Ciudad de México. Mitad del Siglo XX.

² La constitución del Fideicomiso 1936 Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) se realizó el 6 de mayo de 2008, en cumplimiento del decreto presidencial del 7 de febrero de 2008, por el que se ordenó al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), y a la Secretaría de



implementación del Esquema de Monetización de Activos, el cual consiste en la bursatilización parcial de los derechos de recibir ingresos provenientes del cobro de tarifas al amparo del Título de Concesión, respecto de una o más autopistas”.

El documento también concedía la “autorización para ceder de manera onerosa los derechos de cobro que tiene el Fondo Nacional de Infraestructura de la Autopista México – Puebla, a un fideicomiso emisor de certificados bursátiles de naturaleza privada, denominado fideicomiso Maestro, a fin de que el Fondo reciba certificados bursátiles residuales con un valor nominal determinado, con lo cual permitirá recibir ingresos derivados de los derechos de cobro cedidos al Fideicomiso Maestro”.³

Pero independientemente de la evidencia documental, para los mexicanos, usuarios todos de una o varias carreteras de peaje, ha sido claro que las vías de las carreteras concesionadas reciben poco mantenimiento preventivo o correctivo, con la salvedad de algunas excepciones, y ante la pregunta de ¿a dónde va a parar, entonces, el dinero de las cuotas de peaje, cuando terminó el periodo de la concesión original? la respuesta indudable es la sospecha fundada de que es al concesionario y sólo para su beneficio.

En Zacatecas existen cuatro tramos carreteros de cuota: Libramiento de Fresnillo, Libramiento de Calera de Víctor Rosales, tramo Cosío –Morelos y Tramo Ciudad Cuauhtémoc – Osiris. Este último,

Hacienda y Crédito Público (SHCP) su creación como un fideicomiso no paraestatal, con la finalidad de ser un vehículo de coordinación de la Administración Pública Federal para la inversión en infraestructura, principalmente en las áreas de comunicaciones, transportes, hidráulica, medio ambiente y turística, que auxiliara en la planeación, fomento, construcción, conservación, operación y transferencia de proyectos de infraestructura con impacto social o rentabilidad económica.

³ Fuente: Newsweek Español.



cuenta con una caseta de cobro ubicada en el Kilómetro 31 de la carretera a Zacatecas – Aguascalientes; tiene una longitud de 42.31 kilómetros, y aplica en la actualidad las siguientes tarifas:

Motos: \$21.00

Automóviles: \$41.00

Autobuses 2 ejes: \$59.00

Autobuses 3 ejes: \$59.00

Camiones, 2, 3 y 4 ejes: \$59.00

Camiones 4 y 5 ejes: \$83.00

Camiones 6, 7, 8 y 9 ejes: \$107.00⁴

Para quienes transitamos esta vía con frecuencia, conocemos el estado en que se encuentra dicha carretera de cuota y percibimos la frecuencia con la que se le da mantenimiento preventivo o correctivo. Es notorio, además, el hecho de que la circulación de camiones pesados es frecuente y que son estos los que ocasionan el mayor daño a la cinta asfáltica y a la infraestructura.

Sabemos que debido a la pandemia del Covid – 19 las condiciones económicas de la población no son las más adecuadas en este momento, por lo que resulta indispensable que todas las medidas que puedan tomarse desde la administración gubernamental para sanar la economía familiar, deben aplicarse sin demora.

Considerando las tarifas que se aplican a automóviles particulares, las carreteras de cuota del país que tienen los costos más elevados por kilómetro son las de Piloncillo – Santa Lucía, correspondiente a

⁴ Información SCT.



la carretera Durango – Mazatlán, con 4.85 pesos por kilómetro y Guadalajara - Tepic, con 2.27 pesos por kilómetro. La más barata es la del Entronque Pachuca – Entronque Santa María El Chico, con 62 centavos por kilómetro. En Zacatecas, la carretera de cuota Osiris – Ciudad Cuauhtémoc tiene un costo de 97 centavos por kilómetro.

Ahora bien, como puede apreciarse en el estudio pormenorizado de las cuotas de las carreteras, el costo a los automovilistas representa el 70 % de la tarifa promedio que pagan los camiones de autobuses y camiones pesados de dos o más ejes. Esto significa que en términos reales, considerando que la cuota es aplicable atendiendo el desgaste de la carretera, los vehículos pequeños subsidian con sus cuotas gran parte del desgaste que provocan, evidentemente, los camiones más grandes. Es así que el cobro realizado a los vehículos particulares resulta desproporcionado, con relación al que se realiza a camiones más pesados.

Es por esta razón que la presente iniciativa tiene la intención firme de exhortar respetuosamente al gobierno federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Caminos y Puentes Federales, a adquirir el compromiso público de mantener el actual nivel de cuotas y, en el extremo caso de presentarse la necesidad de un ajuste a las mismas, este se realice exclusivamente en las cuotas aplicables a los camiones pesados, toda vez que son estos, como ya se dijo, los que ocasionan el daño mayor a las carreteras”.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en el artículo 106 del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, es de acordarse y se Acuerda:



PRIMERO. La Honorable Sexagésima Tercera Legislatura del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, exhorta respetuosamente a la Presidencia de la República, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal y a Caminos y Puentes Federales, a mantener vigentes las tarifas actuales de las carreteras federales de cuota del estado de Zacatecas, durante el resto del presente sexenio y, en caso de ser necesario un ajuste, el mismo se aplique exclusivamente a los vehículos de carga de dos ejes o más, y autobuses de pasajeros.

SEGUNDO. . La Honorable Sexagésima Tercera Legislatura del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a Caminos y Puentes Federales, a que, previo estudio y consideración del impacto económico y de factibilidad financiera, dicha medida se haga extensiva a todas las carreteras de cuota del país.

TERCERO. Publíquese por una sola ocasión en el Periódico Oficial Órgano del Gobierno del Estado.



**COMUNÍQUESE AL EJECUTIVO DEL ESTADO
PARA SU PUBLICACIÓN.**

**H. LEGISLATURA
DADO EN**

la Sala de Sesiones de la Honorable Sexagésima Tercera
Legislatura del Estado, a los veinte días del mes de abril del año dos mil
veintiuno.

PRESIDENTA

DIP. MA. NAVIDAD DE JESÚS RAYAS OCHOA

SECRETARIA

DIP. MA. ISABEL TRUJILLO MEZA



**H. LEGISLATURA
DEL ESTADO**

SECRETARIA

**DIP. MÓNICA LETICIA FLORES
MENDOZA**