



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México ”

Toluca de Lerdo, México a 12 de mayo de 2022.

**DIPUTADA MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ NEMER
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA LXI LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO
PRESENTE**

En ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 51 fracción II, 56 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I, 78, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México; someto a la respetuosa consideración de esta Honorable Legislatura por su digno conducto, Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones al Artículo 17.46, del Libro Décimo Séptimo del Código Administrativo del Estado de México, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

México cuenta con una Red Nacional Carretera de 390 mil 301 kilómetros de longitud que interconectan a las 32 entidades federativas, de las cuales el 78% de estas mismas se encuentran en buenas y aceptables condiciones de acuerdo a los estándares internacionales y solo 9 mil 457 kilómetros son de carretera troncal de cuota.

De diciembre de 2018 hasta agosto de 2021 el Gobierno Federal ha realizado una inversión de 300 mil millones de pesos para la construcción, mantenimiento y modernización de la infraestructura carretera del país.



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México ”

La infraestructura carretera es una plataforma logística indispensable para el desarrollo de las actividades productivas y para la movilización de las personas que ya sea por negocios o turismo las utilizan. Por ello, la seguridad y la calidad de las mismas son factores esenciales no solo para la economía nacional, sino también para la preservación de la vida.

Por otra parte, el sector del Autotransporte Federal mueve vía terrestre el 81% de carga, el 56% de carga nacional y el 91% del total nacional de los pasajeros.

Por lo tanto, el sector carretero representa una de las infraestructuras de mayor relevancia para la vida de todos los mexicanos puesto que de aquí depende en gran parte el consumo y la movilidad de miles de nacionales y extranjeros entre entidades federativas. Pese a los grandes esfuerzos de los gobiernos federal y estatal por mejorar las condiciones de la infraestructura carretera que coadyuvan a efficientizar los tiempos de traslado de personas y mercancías, aún existe un gran vacío que obstaculiza una plena movilidad a lo largo de la Red Carretera estatal.

Con base en los reportes realizados por parte de la aplicación Micarretera, en el Estado de México del total de kilómetros con los que cuenta la Red Carretera, el 38% de la infraestructura no se encuentra en condiciones óptimas para brindar un servicio de comunicación eficiente, provocando así pérdidas de tiempo y mayores costos, que se traducen en pérdidas económicas para las familias, las empresas y el estado.

Asimismo, el 68% de la Red Carretera que se encuentra en buenas condiciones, necesita una constante manutención para garantizar que la calidad de la infraestructura sea apta para los conductores de



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México ”

vehículos automotores y operadores de unidades de transporte de mercancía y pasajeros, por lo que en periodos de mantenimiento se llega a afectar la movilidad de dichos usuarios.

Bajo este esquema resulta necesario establecer que el Gobierno estatal, ha concesionado gran parte de la infraestructura vial de peaje a diversas empresas para su explotación a modo de garantizarles siempre sus expectativas de lucro.

En este sentido y con base al índice de costos por kilómetro transitado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las carreteras de peaje de nuestra entidad tienen cuotas de peaje estimadas entre las más altas del país.

Frente a esto resulta obligado preguntar quién defiende a los usuarios de la infraestructura vial de peaje cuando los objetivos por utilizar tal servicio no se cumplen: simple y sencillamente la respuesta es la indefensión. Habría que puntualizar con objetividad que toda vez que el usuario se obliga a cubrir la tarifa correspondiente por usar una infraestructura vial de cuota en el Estado de México lo hace plenamente consciente de que va a recibir un servicio de calidad del que obtendrá ahorro de tiempo y combustible de manera directa.

Además también obtendrá la comodidad propia de una carretera en perfecto estado capaz de garantizar los menores riesgos de accidentes. Pero cuál es la realidad cuando el concesionario de la autopista de peaje no cumple con la calidad del servicio, ni la comodidad ni la disminución de los riesgos de accidente, pero sobre todo que no se garantice el ahorro de tiempo establecido debido a que son múltiples las irregularidades que se presentan debido a la



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México ”

cuestionable calidad de la infraestructura vial y pernicioso programa de mantenimiento.

Los usuarios que por causas imputables a los concesionarios no reciban los beneficios de haber pagado una cuota para ahorrar tiempo y garantizar seguridad, necesitan ser retribuidos de manera justa con la disminución de la tarifa de peaje.

Pues la idea de optar por una autopista conlleva una reducción considerable del tiempo de traslado, además de que el uso de autopista significa hacer uso de una infraestructura de mayor seguridad. No obstante, cuando hay obras y mantenimiento, no permiten que se preste un servicio eficiente y de calidad a través de la infraestructura más viable para el tránsito de mercancías y pasajeros.

Otro aspecto que incide negativamente en la calidad de nuestras autopistas, tiene que ver con las deficiencias en el servicio de las casetas.

Y es que es común que muchas de las casetas de cobro se encuentren cerradas o sin personal que las atienda, dejando solo en unas pocas la carga de atender a miles de vehículos, de igual manera ya se tienen dispositivos electrónicos para el cobro (TAG) en la gran mayoría de las casetas de peaje, pero en bastantes ocasiones las mismas cobran en efectivo y no se respeta al usuario que tiene dicho dispositivo para su pronto avance, lo anterior ocasiona retrasos importantes para los usuarios, mayores gastos por combustible y por lo tanto un daño al medio ambiente.



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México ”

Por lo anterior, de aprobarse esta iniciativa, estaríamos generando incentivos para contar con una infraestructura carretera de calidad, con mejores condiciones de seguridad para las personas que las utilizan y de esta manera se estarían atendiendo uno de los principales reclamos de los automovilistas, pues en sus propias palabras, ellos están obligados a pagar un peaje por la utilización de las autopistas, pero cuando las condiciones y sobre todo la atención de las mismas no corresponden al cobro, a ellos quién les responde y les retribuye las molestias y demoras.

En virtud de lo anteriormente expuesto y motivado, me permito someter a la consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de decreto para que de considerarlo procedente, sea aprobado en sus términos.

ATENTAMENTE

**DIPUTADO SERGIO GARCÍA SOSA
PROPONENTE**



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México ”

DECRETO NO:

LA H. LXI LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO,

DECRETA:

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforma el inciso g de la fracción I del Artículo 17.46 del Capítulo Tercero del Libro Décimo Séptimo del Código Administrativo del Estado de México, para quedar como sigue:

Capítulo Tercero

De las obligaciones de los concesionarios y permisionarios

Artículo 17.46.- ...

I.....

g) Resarcir, a los usuarios y a los terceros, los daños que se generen por causas imputables al concesionario o permisionario, por lo que deberán contratar y mantener vigentes los seguros que garanticen la reparación de los daños y el pago de los perjuicios que se ocasionen. **Cuando estas vías se encuentren en mantenimiento, reparación, construcción o modernización, o bien en malas condiciones y el usuario no obtenga los beneficios del ahorro de tiempo y seguridad convencionales, el concesionario o permisionario se obliga a disminuir en un treinta y cinco por ciento el monto de la tarifa de peaje correspondiente. Además, el concesionario o permisionario estarán obligados con base a la demanda y afluencia vehicular, a utilizar la totalidad de las casetas de cobro de peaje ubicadas en cada carretera, previendo del personal y los recursos necesarios para tal efecto, a su vez se destinará un carril de manera exclusiva para uso del dispositivo electrónico TAG, evitando alternar los mecanismos de cobro en efectivo y electrónico, si el incumplimiento de esta disposición ocasiona retrasos mayores a 10 minutos se aplicará un descuento del 25 por ciento del total del peaje.**



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México ”

h...

...

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno".

SEGUNDO.- Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

TERCERO.- Los concesionarios y permisionarios, con base en la demanda de horas de mayor afluencia, días y sobre todo la consideración de periodos de asueto y vacacionales, dispondrá del personal necesario para dar la debida atención al usuario, así como la habilitación de un carril exclusivo para el dispositivo electrónico TAG.

Lo tendrá entendido el Gobernador del Estado, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la Ciudad de Toluca de Lerdo, capital del Estado de México, a los 12 días del mes de mayo del año 2022.