

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 19 de mayo de 2011

## **ACTA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES DE SU DÉCIMA REUNIÓN PLENARIA, EFECTUADA EL 28 DE ABRIL DE 2011**

Siendo las 17:00 horas del 28 de abril de 2011, en los salones 1 y 2 del edificio I, del Palacio Legislativo de San Lázaro, se reunieron las diputadas y diputados integrantes de la Comisión de Transportes, de conformidad con la convocatoria publicada, para el desahogo del siguiente orden del día:

### **1. Presentación de la Minuta que reforma el artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, por la Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores (ASOMAR)**

Se dio inicio a dicha presentación con el tema de servicio de remolque en México, toda vez que la minuta consiste principalmente en la opción de llevar a cabo la contratación del servicio portuario de remolque para los cruceros turísticos, siempre y cuando cuenten con las disposiciones tecnológicas. Se comentó que dicho servicio se utiliza para la evasión de accidentes, para mejorar la seguridad, no sólo de personas, medio ambiente, sino las propias instalaciones portuarias y embarcaciones.

Se utilizó la presentación de indicadores para el conocimiento del papel que juegan en los puertos de México, llegando a la conclusión que en los últimos cinco años, se han triplicado los accidentes marítimos, no obstante los adelantos tecnológicos. Asimismo, que el servicio es considerado como un elemento de seguridad para personas, embarcaciones, medio ambiente e infraestructura. En cuanto a los equipos de propulsión y aparatos electrónicos con los que cuentan los cruceros, son elementos que ayudan y facilitan la navegación de atraque, pero nunca tendrán la maniobrabilidad de un grupo de remolcadores asistiendo al barco.

El diputado presidente Javier Gil Ortiz agradeció la presentación de la Asociación, resaltando la importancia de esta, para en su momento emitir el dictamen respecto a la minuta mencionada junto con la Comisión de Marina.

## **2 y 3. Lista de asistencia y verificación de quórum**

El diputado Javier Gil Ortiz, solicitó a la secretaría, informara la asistencia de los miembros de la comisión, para efecto de dar inicio a la décima reunión plenaria, informando el diputado Alfredo Rodríguez Dávila, la presencia de 25 legisladores, encontrándose las y los diputados Francisco Javier Gil Ortiz (presidente), Cuauhtémoc Salgado Romero (secretario), Francisco Lauro Rojas San Román (secretario), Alfredo Javier Rodríguez Dávila (secretario), Benjamín Clariond Reyes Retana (secretario), Paula Angélica Hernández Olmos (secretaria), Juan José Guerra Abud (secretario), Silvio Lagos Galindo (secretario), Pedro Ávila Nevarez (secretario) José Antonio Arámbula López (secretario), Olga Luz Espinosa Morales (secretaria), Hugo Héctor Martínez González, Héctor Hugo Hernández Rodríguez, Samuel Herrera Chávez, Leobardo Soto Martínez, Heliodoro Díaz Escárraga, Sergio Lobato García, María Elena Perla López Loyo, Adolfo Rojo Montoya, Francisco Arturo Vega de la Madrid, Oscar Román Rosas González, Ifigenia Martha Martínez y Hernández, Jesús Gerardo Cortés Mendoza, César Mancillas Amador y Ricardo Urzúa Rivera.

Posteriormente el diputado secretario dio lectura al orden del día, el cual consistió en lo siguiente.-

1. Lista de asistencia
2. Verificación de quórum
3. Exposición y comparecencia del conciliador y administrador de Mexicana de Aviación
4. Lectura y aprobación del acta de la reunión anterior
5. Análisis y aprobación, en su caso, de seis proyectos de dictamen previamente remitidos a los diputados
6. Asuntos generales
7. Clausura.

Por lo anterior, por unanimidad de los diputados presentes, fue aprobado el orden del día.

En virtud de que se contó con el quórum reglamentario, el presidente de la Comisión, diputado Javier Gil Ortiz, dio por iniciada la reunión.

### **3. Lectura y, en su caso, aprobación del acta de la reunión anterior**

A continuación, el diputado presidente Javier Gil Ortiz, solicitó a la secretaría consultar si se omitiría la lectura de la misma, toda vez que había sido previamente distribuida a cada uno de los integrantes de la comisión. El diputado secretario Javier Rodríguez Dávila puso a consideración el acta, y se aprobó por unanimidad en votación económica.

#### **4. Exposición y comparecencia del conciliador y administrador de Mexicana de Aviación**

El diputado presidente Javier Gil Ortiz, dio la bienvenida al Lic. Gerardo Badín Cherit, conciliador y administrador en el tema de Mexicana de Aviación; al C.P. Horacio Torres, auxiliar del conciliador, al Lic. Roberto Sánchez, integrante del jurídico del concurso mercantil, Ing. Adolfo Crespo, coordinador de comunicación social, al Cap. Fernando Perfecto, secretario general del sindicato de pilotos de ASPA y a Lizette Clavel, secretaria general del sindicato de sobrecargos.

El objeto principal de la invitación fue tener una radiografía clara del estatus que guarda el caso de Mexicana de Aviación, como lo pidió el diputado Heliodoro Díaz Escárraga en la plenaria anterior de la comisión.

El Lic. Gerardo Badín procedió a dar una semblanza respecto a la situación actual de Mexicana manifestando lo fundamental que es para la industria aérea de México.

Mexicana tiene 18 mil millones de pesos en pasivos, de los cuales 4 mil 700 son pasivos laborales, que es la liquidación de los contratos colectivos de trabajo, mil 300 millones son pasivos fiscales, de impuestos y una cantidad aproximada de 900 millones más son sueldos en marcha de los trabajadores.

Esos en un concurso mercantil no dan quitas y no entran a la votación, por lo cual quedan 8 mil 600 millones que sí entran a la negociación, 9 mil 500.

De esos se requiere el 50 por ciento más un centavo para lograr el convenio concursal. A este momento se llevan quitas por 4 mil 900 millones que significa el 57 por ciento de todos los acreedores. Esto quiere decir que prácticamente el concurso, ya se tienen los elementos para celebrar el convenio concursal, sin embargo no se puede hacer hasta que no haya capitalización, toda vez que se ha logrado el 97.1 por ciento de quitas, quiere decir que en lugar de 8 mil 600 millones, se va a pagar 247.

Se quitaron el 97 por ciento de todos sus adeudos, la mayoría de los acreedores. Los que restan, el 43 por ciento que falta, dice la ley que si no se otorgan, se saca el promedio y les aplica esa quita.

En consecuencia, de los 8 mil 600 millones, si se les aplica a todos el 97 por ciento de quitas se pagará aproximadamente 350, 400 millones de pesos.

El Lic. Gerardo Badín comentó acerca del Plan de Negocios de Físicapital. El Plan de Negocios de Físicapital, preveía 27 aviones. El plan de negocios que se tiene es el Plan de Negocios que ya ha sido probado financieramente por expertos, ya se ha tenido siete *Pernes opinion*, al respecto y éste es resultado de ellos.

Se contaría, para fines del 2011, con 39 aviones en vuelo y cinco en reserva para mantenimiento y por cualquier otra situación y iría hasta el 2015, con 48 aviones. Sin embargo con los grupos que hemos estado platicando para lograr la capitalización, la cifra

de 48 aviones para el 2015 es casi con la que pretenden terminar en el 2011. En consecuencia, teniendo un inicio de operaciones con 39 aviones, se tendría mano de obra para 3 mil 644 empleos.

De los tres sindicatos y personal de confianza, los 4 mil 750 millones que son necesarios para liquidar, el contrato colectivo de trabajo anterior, firmar el nuevo y volar, serían pagados de la siguiente forma.-

En un primer pago se haría... se necesitarían 971 millones, que es parte de esa capitalización que se está requiriendo para pagar 3 más 12 que sería lo que recibiría cada trabajador en caso de una quiebra, pero lo recibirían en el momento preciso, muy rápido, en lugar de esperarse un par de años a que se vendieran los pocos activos de la empresa.

Un segundo pago que se haría con un bono de deuda, en donde anualmente se les pagaría únicamente los intereses que asciende a una cantidad muy similar, 920 millones y al séptimo año se les pagaría esto a efecto de que no les pegue fiscalmente al primer año, nada más se pagaría el servicio de la deuda y al último año, a los siete años, se liquidarían otros 918 millones.

Y el 5 por ciento de las acciones, para todos los empleados. Las acciones van individualizadas, sin embargo por opción, entrarían a un fideicomiso que ellos mismos formarían.

Con los nuevos contratos colectivos que han sido rubricados ya por los tres sindicatos y que están en poder del secretario, en depósito con el secretario del Trabajo y Previsión Social, hay un comparativo de compensaciones.

La Nueva Mexicana, tendría un costo promedio, en el caso de los pilotos, de 59 mil 500 pesos; Interjet trae un costo promedio de 53 mil 308 pesos y Volaris trae un costo promedio de 59 mil 78 pesos. Prácticamente en el caso de los pilotos, estamos muy cerca de lo que es Volaris y un poquito arriba de Interjet.

Para el caso de sobrecargos, la Nueva Mexicana tendría 13 mil 850 pesos, en el caso de Interjet, traen un promedio de 14 mil 200 y en el caso de Volaris 11 mil 600. Prácticamente los 3 contratos son muy semejantes.

En cuanto a los slots, se comentó que la competencia constantemente está sacando noticias negativas para Mexicana. Los slots están todos totalmente intactos. No se han quitado ni un solo slot tanto en México como en todos los destinos que se va a volar.

Por otro lado se ha cuidado el flujo, se formó un comité de cobranza, el cual es de lo que está viviendo Mexicana en este momento, de los vuelos que se hicieron y no se había pagado. Es un Comité de Vigilancia de caja y se han hecho las negociaciones con los acreedores, con los cuales se ha seguido trabajando en cuanto a la condonación de pagos hasta del 100 por ciento en muchos casos.

Acto seguido, al contar con la presencia del diputado Mario Di Contanzo, el diputado solicitó al Lic. Gerardo Badín llevar a cabo una exposición más detallada de la situación de Mexicana, toda vez que en reuniones anteriores, el conciliador había manifestado lo mismo.

El Lic. Badín comentó al respecto que hay tres grupos, los cuales uno es TG Group, el otro es Iván Varona y el otro es Avanza Capital.

Avanza Capital cuenta con su expediente, ya mostró cartas de crédito, son cartas que efectivamente vienen sujetas entre esas cartas de 3 mil millones de dólares y la construcción de un aeropuerto.

En el caso de Iván Varona, se cuenta con una carta donde demuestra que cuenta con 200 millones de euros, hacia el martes o miércoles va a tener que ir una persona, para que ellos vean la certeza y llegará dando la fecha definitiva en que puede traer el capital.

Y en el caso de TG Group, no se ha manifestado en forma fehaciente que se baja, como vulgarmente se dice. Sin embargo, se ha mostrado al día de hoy una carta prueba de fondos del Banco HSBC por 45 millones de dólares que a este momento no se puede dar todavía por escrito la certeza de esa carta.

El diputado Silvio Lagos Galindo al hacer uso de la palabra, solicitó al conciliador le comentara qué acciones legales llevaría a cabo Mexicana ante el presente escenario, por lo que el conciliador y administrador determinó que él se encuentra en estos momentos más dedicado a la capitalización y en su caso las partes, acreedores reconocidos, la empresa y trabajadores, son los que pudieran hacer lo que a su derecho asiste.

Por su parte el diputado Samuel Herrera comentó que de las intervenciones realizadas, habría que hacer una reflexión, sobre todo de las irregularidades que ha tenido este proceso, desde el rescate mal habido por parte del Fobaproa.

Asimismo, cuando Mexicana y Aeroméxico eran bienes de la nación y su valor se estimaba cerca de dos mil millones de dólares. Por lo que propuso solidarizarse con los trabajadores para que puedan conservar su empleo y en su caso lograr el rescate de la empresa.

Se tiene que actuar en consecuencia, porque ahí hubo intereses políticos desde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, desde la misma Presidencia de la República y la gente cercana a este proceso, en la cual hubo irregularidades; hubo intereses políticos, que posiblemente se quiere dar un interés para privilegiar a un grupo de empresarios, que están junto con Aeroméxico.

Acto seguido el diputado presidente Javier Gil Ortiz, agradeció la presencia al Lic. Gerardo Badín y a todo su equipo de trabajo, así como a los líderes representantes de los respectivos sindicatos. Asimismo, resaltó la importancia de lo comentado por el diputado secretario Javier Rodríguez Dávila, en cuanto a coadyuvar permanentemente en el presente caso, toda vez que el mismo es competencia de la Comisión de Transportes.

## **5. Análisis y aprobación, en su caso, de los proyectos de dictamen brevemente remitidos a los diputados integrantes de la comisión.**

Posteriormente se dio lectura a los proyectos de dictamen, dando lectura únicamente al título de los mismos y su correspondiente resolutive, siendo los siguientes.-

1. Proyecto de dictamen con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes inicie los trabajos de construcción del libramiento vehicular de la ciudad de Tlapa de Comonfort, Guerrero, y reasigne una parte de los recursos de subejercicios o excedentes presupuestales que se registren durante el ejercicio fiscal 2011, para la construcción de la obra del libramiento Tlapa de Comonfort.

Acuerdo. Se desecha la proposición de punto de acuerdo.

Del presente proyecto el diputado secretario puso a disposición de los diputados presentes el mismo, haciendo uso de la palabra el diputado Javier Gil Ortiz, manifestando, que en coordinación con los asesores se había llegado a la conclusión de desecharlo el proyecto en virtud de que no se contaba con los elementos necesarios. El proyecto fue aprobado por unanimidad en el sentido resuelto.

2. Proyecto de dictamen con punto de acuerdo por el cual se exhorta al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, instruya lo necesario a efecto de que las casetas de peaje instaladas en las carreteras del país sean sometidas a un proceso de modernización que mejore la eficiencia en sus operaciones.

Acuerdo. Se realiza el exhorto en forma afirmativa a la secretaría.

La diputada Ifigenia Martha Martínez y Hernández al hacer uso de la palabra, cuestionó el costo que se reflejaría al llevar a cabo esta modernización, por lo que el diputado Javier Gil únicamente manifestó que era un exhorto para de alguna manera impulsar esta propuesta, asimismo, que en caso de aprobarse la misma sería para nuevos concesionarios, toda vez que no se podría aplicar retroactivamente en perjuicio de los mismos. En consecuencia el proyecto fue aprobado por la mayoría de los presentes.

3. Proyecto de dictamen de las Comisiones Unidas de Transporte y de Justicia, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal, del Código Federal de Procedimientos Penales y de la Ley Federal contra la Delincuencia Organizada.

Al ponerse a discusión el presente dictamen, el diputado presidente Javier Gil, determinó que de la reunión llevada a cabo con la mesa directiva se concluyó que la presente propuesta es muy buena, toda vez que es necesario federalizar los delitos que se lleven a cabo en las carreteras federales. Sin embargo, este dictamen va en Comisiones Unidas con

la Comisión de Justicia, y por tratarse de estar discutiendo la competencia en cuanto a qué autoridad es la que debe de ejercer la ley en tales lugares, la sugerencia que tenemos nosotros es bajarla de la comisión y que se dictamine primero por la Comisión de Justicia, que creemos que le compete mucho más el tema que a la Comisión de Transportes en sí. Ésa es la conclusión, a reserva de lo que opinen los diputados presentes.

En consecuencia el diputado secretario puso a consideración lo propuesto por el presidente, para efecto de detener la votación del citado proyecto de dictamen y declinar la competencia para que la elaboración del proyecto quede a cargo de la Comisión de Justicia.

4. Proyecto de dictamen con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción II del artículo 33 y el primer párrafo del artículo 35 de la Ley de Caminos y Puentes de Autotransporte Federal, así como el párrafo primero del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, minuta de la Cámara de Senadores, clasificación de autotransporte federal de turismo y que todos los vehículos de autotransporte de carga, peaje y turismo, deberán de cumplir con verificaciones técnicas de sus condiciones físico mecánicas y de seguridad.

La presente minuta fue aprobada por unanimidad de los presentes.

5. Proyecto de dictamen con proyecto de decreto que reforma un artículo 5o., de la Ley de Caminos y Puentes de Autotransporte Federal, la regulación de tarifas para el peaje de motocicletas.

Respecto al presente proyecto de dictamen, el diputado secretario Javier Rodríguez Dávila comento, primero decir que en el fondo de la Iniciativa o el objetivo de la misma, creo yo que es correcto. El impacto presupuestal que tiene para la Secretaría de Hacienda es prácticamente nulo. Quisiera poner a su consideración que parte del texto que se pide, que se incluya en la redacción para lograr el objetivo, que ya todos tenemos muy claro porque lo hemos platicado en varias ocasiones, podría generar otro tipo de problemas, los cuales quisiera yo plasmar a su consideración y la propuesta de un servidor es, después de verter estos comentarios e información, la propuesta es detener la votación del dictamen para hacer modificaciones que no tengan el impacto rebote, comentaré a continuación:

En el artículo 5o., fracción VIII, que habla de las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dice a la letra actualmente: “Establecer equitativamente las bases generales de regulación tarifaria. La Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Comunicaciones, en base a los elementos que ellos consideran, establecen esas tarifas y se le pide que se agregue lo siguiente: para la determinación del monto a cubrir por concepto de peaje en las carreteras del país, se deberá tomar en consideración la longitud del recorrido, los costos de la infraestructura, el de mantenimiento y operativos, así como de desgaste de las carreteras cruzado por tipo de vehículos automotores”.

Analizando un poquito más a profundidad este tema, el costo que se cobra en cada una de las autopistas, está establecido en cada una de las concesiones, la cual tiene muchas variantes; el 99 por ciento,... hablar del 100, porque no tengo la seguridad, de los cálculos

para cobrar las cuotas de peaje en estas autopistas, no incluye el 100 por ciento de la infraestructura, caso que nosotros le estamos pidiendo que lo incluya. ¿Por qué? Porque hay concesiones que tienen subvenciones y tienen financiamientos federales, esos costos los absorbe precisamente el gobierno federal para que sea viable el costo que se va a cobrar en ese peaje y el aforo vehicular que tendría para poder pagar, quiere decir que lo que estaríamos haciendo nosotros al modificar estas reglas, es decirle a Hacienda “tus criterios que has tenido durante toda la vida, con los que has concursado todo este tiempo, van a ser modificados y me vas a incluir el costo total de la infraestructura”, como quien dice súbele el precio, que yo sé que no es el objetivo que estamos buscando, pero es algo a lo que sí podemos llegar.

Entonces la propuesta que tiene un servidor en este dictamen es detenerlo para hacer una modificación y lograr el objetivo, sin poder generar otro tipo de causas o problemas colaterales, no tenemos ninguna intención de generar. Es cuánto.

Por lo anteriormente citado, el diputado Silvio Lagos manifestó, Fredy me inspira. Así que cada vez que hable Fredy, yo voy a hablar.

Yo creo que es un muy buen dictamen y que en la mayoría de los estados y en los municipios, muchas de las veces el modo de transportación el tema de la motocicleta. Entonces, creo que en algunas autopistas se viene haciendo ya este tema, en algunas no, únicamente uniformar un criterio que ya viene, en algunas casetas aparece donde está el costo del peaje, aparece un dibujo de una moto y de remolques o de otras cosas.

Entonces, creo que es un tema que se ajusta a lo que muchos municipios y muchas comunidades viven y que tiene cerca tramos de peaje y que únicamente se estaría haciendo un ajuste, nada más a este tema. Gracias, presidente.

La diputada María de la Paz Quiñones Cornejo comentó La solicitud que estoy haciendo en esta iniciativa podríamos decir y definir como equidad.

En ningún momento se ha pretendido alterar la metodología de los costos que se dan del cobro en las casetas. Entonces, respetando eso que ya está estipulado en los contratos de concesión, realmente es la equidad. No es lo mismo dos llantas que cuatro, no es lo mismo dos ejes que seis, y de esa manera, proporcionalmente en un análisis que yo les entregue, si está considerado.

Otra cuestión que yo quisiera también comentar, es el menor peso vehicular, el material blando de los neumáticos que hacen menor área de contacto. Establece una tarifa diferenciada al reconocer esto.

En conclusión del presente proyecto, es importante mencionar que el mismo fue detenido, toda vez que el aprobarlo al vapor en dicha reunión, generaría, algún problema en cuanto a la redacción y en consecuencia se modificaría el espíritu de lo propuesto por la diputada.



6. Proyecto de Dictamen en sentido negativo, de las Comisiones unidas de Transportes y de Función Pública, sobre la Iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal y de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionadas con las Mismas, presentada por el diputado Ángel Aguirre Herrera.

Del presente proyecto de dictamen, se aprobó por unanimidad, en el sentido en que fue resuelto.

## **6.- Asuntos Generales**

En este apartado, el diputado presidente, dio la bienvenida a la diputada Sofía Castro Ríos, toda vez que acudió a la décima reunión plenaria para sustentar una iniciativa turnada a la Comisión consistente en reformar el artículo 46 de la Ley de Caminos y Autotransporte Federal, y relativa básicamente a la regularización de un servicio público de transporte que hoy por hoy se da en diversas partes del país, y fundamentalmente en el sur-sureste de México., la cual fue dictaminada previamente, para efecto de sustentarla y llegar a una conclusión.

Al respecto la diputada comentó que se trata de darle certeza jurídica tanto al prestador de servicios que es el transportista, el chofer, el conductor, el titular de ese bien, como al usuario. Hoy en el caso de Oaxaca, 55 mil vehículos de este modelo, que nosotros hemos denominado en la Iniciativa como vehículos utilitarios, son usados por las personas para transportarse, como medio de transporte en regiones que no da cobertura ni la línea principal que tiene este país, ni las líneas de segunda clase.

En ese sentido no sólo se trata de garantizar esta persuasión de servicio o de darle un oficio socialmente útil al que se refiere el artículo 123 constitucional o el artículo cinco constitucional, habla de que toda persona podrá dedicarse a cualquier arte, oficio, profesión que le acomode, siempre y cuando se trata de un oficio lícito y estas dos potestades constitucionales no pueden relegarse frente a una realidad, hoy cualquier ciudadano que salga aquí en la avenida Zaragoza se va a encontrar con este tipo de vehículos, vehículos utilitarios que son usados por personas que se trasladan del DF al Estado de México, a los municipios conurbados y que usan la carretera federal.

Así como acontece en el DF, en el Estado de México, acontece en Oaxaca, en Chiapas, en Guerrero, en Veracruz, en Tabasco, son vehículos utilitarios que se están usando y que no hay una concesión para estas personas que se dedican a este trabajo, como consecuencia no están contribuyendo al fisco, no están contribuyendo a la Federación y son sancionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien ejecuta la sanción impuesta por el Federal de Caminos, después de tres, cuatro, cinco meses de trabajo tienen una sanción de 60 mil pesos que tienen que pagar y me parece incorrecto, porque ellos debieran pagar tenencia vehicular año con año y eso generaría una contribución al erario mexicano.

En conclusión el diputado presidente manifestó la importancia de lo expuesto por la diputada, pero que por el momento es algo que no estaba totalmente discutido, por lo que

consideró que la iniciativa fuera objeto de una mesa de trabajo, por lo que agradeció a la diputada la exposición hecha al respecto.

No habiendo más asuntos que tratar, el diputado presidente de la comisión, Dip. Javier Gil Ortiz, dio por concluida la reunión del día 28 de abril de 2011.