Comisión de Comunicaciones y Transportes

(Septiembre 2016 – Agosto 2017)

Informe Anual de Actividades

Segundo año de Ejercicio LXIII Legislatura

Comisión de Comunicaciones y Transportes

CONTENIDO

1. **Presentación.**

2. **Integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.**

3. **Cambios en la integración de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.**

4. **Asuntos turnados por la Mesa Directiva.**
   Minutas
   Iniciativas
   Puntos de Acuerdo

5. **Reuniones.**

   5.1 Reunión de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Radio, Televisión y Cinematografía con motivo de la comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes, celebrada el día 22 de septiembre de 2016.

   5.2 Reunión Extraordinaria de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Radio, Televisión y Cinematografía y de Estudios Legislativos, en la que compareció Javier Juárez Mojica, candidato propuesto por el Titular del Ejecutivo Federal a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones, 6 de octubre de 2016.

   5.3 Foro. Pesos Y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación, 26 De Octubre de 2016.

   5.4 Reunión de trabajo de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Marina y de Estudios Legislativos Segunda, 23 de noviembre de 2016.

   5.5 Décima Primera Reunión Ordinaria de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, 18 de enero de 2017.

   5.6 Reunión extraordinaria de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Radio, Televisión y Cinematografía y de Estudios Legislativos, 20 de abril de 2017.

   5.7 Reunión extraordinaria de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con la opinión de la Comisión Especial de Productividad, 27 de abril de 2017 .

Anexo

1. PRESENTACIÓN.

Con fundamento en la fracción XI del artículo 133 del Reglamento del Senado de la República, en mi calidad de Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, presento el Informe Anual de Actividades correspondiente al segundo año de ejercicio constitucional de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, que comprende el periodo entre el 31 de agosto de 2016 y el 1 de septiembre de 2017.

Esta Comisión llevó a cabo diversas reuniones ordinarias y extraordinarias en las que fueron dictaminadas 8 minutas, 23 iniciativas, 21 puntos de acuerdo y un Acuerdo Internacional. Asimismo, se aprobó dos proyectos de dictamen relativo al nombramiento del Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.

En Comisiones Unidas con Radio, Televisión y Cinematografía se llevó a cabo la comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes con motivo del análisis del IV Informe de Gobierno.

Se realizaron dos reuniones en Comisiones Unidas con Radio, Televisión y Cinematografía y de Estudios Legislativos para llevar a cabo las Comparecencias de los candidatos; Javier Juárez Mojica y Arturo Robles Rovalo, propuestos por el Ejecutivo Federal a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.

Esta Comisión realizó el foro denominado “Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación”, en el que representantes del sector Autotransporte, Autoridades Federales, Académicos, Expertos, Representantes de la Sociedad Civil, compartieron su experiencia y realizaron su opinión al respecto a los aspectos a considerar para la revisión de la NOM:-012-SCT-2-2014, así como a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

En Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Marina y de Estudios Legislativos Segunda; se llevó a cabo una reunión de trabajo para el análisis de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, presentada por el Titular del Poder Ejecutivo Federal.

A quienes conforman esta Comisión deseo agradecer y reconocer su trabajo para impulsar un mejor régimen jurídico de las telecomunicaciones y radiodifusión, así como para el sector de transportes.

Sen. Raúl Gracia Guzmán
Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes
Senado de la República
LXIII Legislatura

2.

INTEGRANTES.

JUNTA DIRECTIVA

Presidente
Senador Raúl Gracia Guzmán

Secretario
Sen. Raúl Aarón Pozos Lanz

Secretario
Sen. Ángel Benjamín Robles Montoya

Secretario
Sen. Juan Gerardo Flores Ramírez

Secretario
Sen. Marco Antonio Blásquez Salinas

Sen. Anabel Acosta Islas

Sen. Ismael Hernández Deras

Sen. Lilia Guadalupe Merodio Reza

Sen. Carmen Dorantes Martínez

Sen. Hilda Ceballos Llerenas

Sen. Jorge Luis Lavalle Maury

Sen. Andrea García García

Sen. Víctor Hermosillo y Celada

Sen. Rabindranath Salazar Solorio

Sen. Fidel Demédicis Hidalgo

3.

CAMBIOS EN LA INTEGRACIÓN DE LA COMISIÓN

Con fecha 29 de septiembre de 2016, el Pleno del Senado de la República aprobó en votación económica el Acuerdo por el cual se modifica la integración de Comisiones Ordinarias presentado por la Junta de Coordinación Política, mismo que dispone a dar de alta como integrantes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes a las Senadoras:

- Hilda Ceballos Llerenas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
- Carmen Dorantes Martínez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Con fecha 29 de noviembre de 2016, el Pleno del Senado de la República aprobó en votación económica un Acuerdo de la Junta de Coordinación Política, donde se designa Secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes al Senador Ángel Benjamín Robles Montoya, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, en sustitución de la Senadora Iris Vianey Mendoza Mendoza.

Con fecha 31 de enero de 2017, el Senador Presidente de esta Comisión Javier Lozano Alarcón, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, solicitó licencia al ejercicio de su cargo como Senador de la República por tiempo indefinido.

En fecha 23 de febrero de 2017, el Pleno del Senado de la República aprobó en votación económica el Acuerdo por el cual se modifica la integración de Comisiones Ordinarias presentado por la Junta de Coordinación Política, mismo que dispone dar de alta como integrante al Senador Víctor Hermosillo y Celada, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en sustitución de la Senadora María del Pilar Ortega Martínez

Finalmente, con fecha 03 de octubre de 2017, el Pleno del Senado de la República aprobó en votación económica el Acuerdo emitido por la Junta de Coordinación Política el cual modifica la integración de Comisiones Ordinarias, disponiendo que el Senador Raúl Gracia Guzmán, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional se incorpora como Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

4.

ASUNTOS TURNADOS POR LA MESA DIRECTIVA

Resumen

ASUNTOS PENDIENTES	
Iniciativas	20
Minutas	3
Puntos de Acuerdo	14
Acuerdos Internacionales	-
TOTAL	37

ASUNTOS TURNADOS	
Minutas	**37**
Minutas LXI	*1*
Minutas LXII	*26*
Minutas LXIII	*10*
Iniciativas	**97**
Iniciativas LXI	*9*
Iniciativas LXII	*53*
Iniciativas LXIII	*35*
Puntos de Acuerdo	**164**
Puntos de Acuerdo LXII	96
Puntos de Acuerdo LXIII	68
Relaciones Exteriores	**9**
Total	**307**

Iniciativas

En el caso de las iniciativas, a la fecha se han recibido 97, de las cuales 69 han sido dictaminadas, 8 se han dado por concluidas por reglamento y quedan pendientes 20 de análisis y dictamen.

Dictaminadas	69
Concluidas por Reglamento	8
Pendientes	20
TOTAL	97

Minutas

Dictaminadas	31
Concluidas por Reglamento	3
Pendientes	3
TOTAL	37

A la fecha se han recibido 37 Minutas, de las cuales 31 han sido dictaminadas, 3 se ha dado por concluida por reglamento y quedan pendientes 3 de análisis y dictamen.

Puntos de Acuerdo

Dictaminadas	84
Concluidas por Reglamento	66
Pendientes	14
TOTAL	**164**

Se han recibido 164 proposiciones con punto de acuerdo, de los cuales 84 han sido dictaminados y 66 han sido concluidos por reglamento, quedando pendientes 14 de análisis y dictamen.

Acuerdos/Convenios Internacionales (Servicios y Transporte Aéreos)

A la fecha se han recibido 9 convenios, los cuales han sido dictaminados en su totalidad.

Dictaminadas	9
Pendientes	0
TOTAL	**9**

Por Materia

	Comunicaciones	Transportes	Total
Minutas	6	31	37
Iniciativas	54	43	97
Puntos de Acuerdo	36	128	164
Relaciones Exteriores	--	9	9
TOTAL	**96**	**211**	**301**

5.
REUNIONES

5. 1

Reunión de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Radio, Televisión y Cinematografía con motivo de la comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes.
22 de septiembre de 2016.

a) Orden del Día:

1. Lista de Asistencia y verificación de Quórum.
2. Lectura y aprobación del Orden del Día.
3. Lectura y aprobación del Acuerdo para la comparecencia del C. Gerardo Ruíz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes.
4. Comparecencia del C. Gerardo Ruíz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes.
5. Preguntas y réplicas.
6. Clausura.

b) Lista de asistencia:

Senadores: Javier Lozano Alarcón, Raúl Aarón Pozos Lanz, Iris Vianey Mendoza Mendoza, Juan Gerardo Flores Ramírez, Marco Antonio Blásquez Salinas, Anabel Acosta Islas, Lilia Guadalupe Merodio Reza, Ismael Hernández Deras, Andrea García García, María del Pilar Ortega Martínez, Jorge Luis Lavalle Maury.

c) Aspectos relevantes de la reunión:

El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, manifestó que dicha Secretaría trabaja para transformar a México, en una plataforma logística global de alto valor agregados, con la finalidad de que nuestro país cuente con una moderna infraestructura de movilidad y de conectividad, ágil, segura y oportuna que acerque a las ciudades y poblados y que interconecte a nuestros centros industriales en menor tiempo con los mercados nacionales e internacionales.

Refiriendo que para lograrlo se puso en operación el Programan Nacional de Infraestructura 2013-2018, el cual integra una posición logística con la finalidad de aprovechar las ventajas competitivas con las que cuenta México. Así mismo, señaló que se cuenta con un importante proyecto de infraestructura carretera que tiene como prioridad interconectar y alcanzar especificaciones en nuestros ejes troncales logísticos que conecta a nuestros mares y fronteras con los principales centros de consumo y producción del país, acelerando los tiempos de traslado con un especial enfoque en nuestras exportaciones.

En paralelo, el Secretario destacó que el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México promoverá una gran cantidad de empleos. Refiriendo que se han realizado 180 licitaciones de las obras más relevantes del proyecto, destacando la nivelación del terreno, obras hidráulicas, subestación eléctrica, torre de control, pistas 2 y 3, y el edificio terminal.

De igual manera, detalló el tema sobre el ferrocarril de carga mencionando que durante el periodo de 2013 a 2015 las tasas de crecimiento del transporte ferroviario de carga se incrementaron en 7.2%; al primer semestre de 2016 movilizó 9.8 millones de toneladas, lo que significa un incremento del 12% con respecto al mismo período del año anterior.

Por su parte, pronunció que la aviación comercial en los últimos años el número de pasajeros ha crecido un 35% ha diferencia del promedio mundial que ha sido únicamente del 19%. Así mismo, se han abierto 300 nuevas rutas aéreas nacionales y 274 nuevas rutas internacionales.

En esa misma línea, señaló que es de destacar que con el objetivo de brindar la mayor seguridad posible en los servicios de navegación aérea, modernizando el SENEAM con la información, con la incorporación de nuevos equipos con tecnología de punta, cumpliendo así con los más altos estándares internacionales.

Se destacó la construcción del nuevo puerto de Veracruz, refiriendo que avanza conforme al programa. Así mismo, aludió al Presidente Enrique Peña Nieto, así como a la activa participación de los partidos políticos y del Congreso de la Unión, por la aprobación de la Reforma Constitucional y sus leyes secundarias; señalando que los precios de los servicios de telecomunicaciones han disminuido un 23%. De igual manera, destaco que a partir de la eliminación de la larga distancia nacional represento ahorros de más de 20 mil millones de pesos anuales.

Mencionó que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concretará la red compartida, ya que esta red aprovechara la banda 700 megahertz liberada por el apagón analógico llevando servicio de mayor calidad y a menor precio. Además refirió que para que más mexicanos tengan acceso a la posibilidad de conectar su Internet de banda ancha, de manera gratuita el Programa México Conectado ha contratado conectividad en más de 100 mil sitios públicos en todo el país, fundamentalmente en escuelas, universidades y bibliotecas.

Finalmente destacó que el sistema satelital MEXSAT ha quedado consolidado con los satélites Bicentenario y Morelos III, así como con los centros de control satelital de Iztapalapa y Hermosillo, la totalidad del sistema se encuentra bajo el control de operación de ingenieros de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

5.2

Reunión Extraordinaria de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Radio, Televisión y Cinematografía y de Estudios Legislativos, en la que compareció Javier Juárez Mojica, candidato propuesto por el Titular del Ejecutivo Federal a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.

6 de octubre de 2016.

a) **Orden del Día**

1. Lista de asistencia y declaratoria de quórum.
2. Comentarios de legisladores respecto al proceso de selección del aspirante a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.
3. Aprobación del proyecto de Acuerdo que contiene el formato para el desahogo de la comparecencia a la designación hecha por el Titular del Ejecutivo Federal, a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.
4. Comparecencia del candidato propuesto por el Ejecutivo Federal a ocupar el cargo de Comisionado del órgano regulador en materia de telecomunicaciones conforme al Acuerdo aprobado.
5. Presentación, discusión y, en su caso, aprobación del proyecto de dictamen relativo al nombramiento del Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones, que establece el artículo 28 Constitucional y el artículo Sexto Transitorio del Decreto de reformas a diversos artículos constitucionales, publicado el 11 de junio de 2013.
6. Clausura.

b) **Lista de asistencia**

Senadores: Javier Lozano Alarcón, Raúl Aarón Pozos Lanz, Juan Gerardo Flores Ramírez, Marco Antonio Blásquez Salinas, Anabel Acosta Islas, Lilia Guadalupe Merodio Reza, Ismael Hernández Deras, Hilda Ceballos Llerenas, Carmen Dorantes Martínez, Andrea García García, María del Pilar Ortega Martínez, Jorge Luis Lavalle Maury.

c) **Aspectos relevantes de la reunión**

El Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, mencionó el procedimiento para ser Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones, refiriendo que en esta ocasión el Presidente de la República Enrique Peña Nieto, ha enviado el nombre del Ingeniero Javier Juárez Mojica.

El aspirante destacó en su comparecencia que desde su ingreso al Instituto Federal de Telecomunicaciones ha aportado sus capacidades en la instrumentación de varios proyectos derivados de la Reforma Constitucional. Toda vez que le correspondió a su área sustanciar los procedimientos para aprobar o modificar las ofertas públicas que presentan los agentes económicos preponderantes, tanto en telecomunicaciones, como en radiodifusión, este trabajo lo hemos fortalecido a través de consultas públicas en las que el público en general tiene oportunidad de opinar y hacer llegar a la institución sus comentarios.

Concluyó señalando que en caso de resultar ratificado desempeñará de manera independiente, profesional e imparcial el puesto de Comisionado, siempre en total apertura de diálogo con esta Cámara y sus comisiones, que han contribuido a transformar, para bien, las telecomunicaciones en México.

SENADO DE LA REPÚBLICA
JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

SENADO DE LA
JUNTA DE COORDIN

SENADO DE LA REPÚBLICA
JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

5.3

Foro. Pesos Y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación.

26 De Octubre de 2016

a) Formato para desahogar el foro denominado "Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que transitan en las Vías Federales de Comunicación".

PRIMERO. El Foro se realizará el día 26 de octubre de 2016, a partir de las 11:00 horas, en la Sala de Comparecencias del Senado de la República, ubicada en la plata baja, ante las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos.

SEGUNDO. El Senador Javier Lozano Alarcón, Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes conducirá los trabajos durante el desahogo del Foro

TERCERO. El Foro se desarrollará conforme al siguiente formato:

El Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes dará un mensaje de bienvenida, motivo y antecedentes que justifican la realización del Foro.

Las intervenciones de los participantes estará dividido en 3 bloques, en donde cada participante realizará una intervención, en la que deberá exponer argumentos sobre su opinión respecto a los aspectos a considerar para la revisión de la NOM-O12-SCT- 2-2014, así como a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, hasta por siete minutos.

Concluido el bloque de intervenciones de los participantes, se realizará una ronda de preguntas y respuestas, conforme a lo siguiente:

El orden para la elaboración de las preguntas será el siguiente:
Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo (PT)
Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México (PVEM)
Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática (PRD)
Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN)
Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional (PRI)

Cada Grupo Parlamentario designará a un legislador para la elaboración de las preguntas y se tendrá hasta tres minutos para la elaboración de las mismas.

Concluida la ronda de preguntas, los expositores responderán en bloque los cuestionamientos realizados por los legisladores, hasta por tres minutos cada uno.
El Senador Javier Lozano Alarcón, Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes y la Subsecretaría de Transporte, Yuriria Mascott Perez tendrán una intervención final para dar por concluidos los trabajos del Foro.

CUARTO. Las preguntas y respuestas deberán formularse en términos claros y precisos, a efecto de que las mismas estén relacionadas exclusivamente a los aspectos a considerar para la revisión de la NOM-O12-SCT-2-2014, así como a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

QUINTO. El Foro tendrá el carácter de público.

b) El evento se realizó al siguiente orden de participaciones:

Bloque 1. Gobierno Federal y Poder Legislativo:

- Dip. Alfredo Rodríguez Dávila - Presidente de la Comisión de Transportes
- Sen. Manuel Cavazos Lerma - Comisión de Estudios Legislativos
- Lic. Adrián del Mazo Maza - Director General de Autotransporte Federal, SCT
- Dr. Jose Valente Aguilar Zínser - Director General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte
- Raúl Antonio Castillejos Solís - Titular de la División de Seguridad Regional. Comisionado General de la Policía Federal
- Mtra. Alejandra Palacios Prieto - Comisión Federal de Competencia Económica

Bloque 2. Cámara y Asociaciones:

- Lic. Eugenio Carrión Rodriguez - Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (ANTAD)
- Ing. Miguel Heberto Elizalde Lizárraga - Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT)
- Rafael Ortiz Pacheco - Asociación Mexicana de Transportistas (AMOTAC)
- Ing. Alex Theissen Long - Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP)
- Ing. Miguel Benedetto Alexanderson - Asociación Nacional de la Industria Química (ANIQ)
- Mtro. Luis Álvarez Marcen - Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS)
- Ing. Miguel Angel Garcia Paredes - Cámara Nacional de la Industria de la

Transformación (CANACINTRA)

- Elías Dip Ramé - Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM)
- Lic. Jose Luis Fuente Pochat - Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN)
- Lic. Jesús Francisco López Molina - Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León. (CAINTRA)
- Ing. Rogelio Montemayor Morineau - Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)

Bloque 3. Académicos, Expertos y Sociedad Civil:

- Sra. Hilda Caballero Leal - Petición por Change.org
- Héctor Gandini Estrada - Petición por Change.org
- Alejandro Floresmeyer Villar - Petición por Change.org
- Dr. Francisco Javier Carrión Viramontes - Instituto Mexicano del Transporte (IMT)
- Dr. Roberto Meli Piralla - Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)
- Ing. Salvador Montero Aguilar - Centro Mario Molina
- Dr. José Rubén Hernández Cid - Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM)
- Ing. Ángel Martínez Álvarez - Centro de Experimentación y Seguridad Vial México (CESVI)
- Mtro. Manuel J. Molano - Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)
- Mtro. Roberto Martínez Yllescas Director OCDE México - Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)

c) Lista de asistencia:

Senadores: Javier Lozano Alarcón, Juan Gerardo Flores Ramírez, Hilda Ceballos Llerenas, Andrea García García, María del Pilar Ortega Martínez, Jorge Luis Lavalle Maury.

d) Aspectos relevantes de la reunión:

BLOQUE 1.:

- **Diputado Alfredo Rodríguez Dávila:**

Comentó que el objetivo del foro es reducir los accidentes y víctimas ocasionadas por el autotransporte federal en nuestras carreteras.

Citó que en ningún país del mundo circulan camiones con las características de los transportes doblemente articulados como los que se autorizan en México.

Además, en México la carga permitida del sencillo y del doble remolque está muy por encima de la autorizada en la gran mayoría de los países y solamente se está tratando de atacar al doble remolque.

Ocurren más de mil muertes por año en los accidentes ocasionados por camiones con doble remolque, cuando la información del Instituto Mexicano del Transporte habla que se tiene 259 víctimas en el año 2014 entre pérdidas de vidas humanas y víctimas con lesionados.

Parte fundamental de la siniestralidad es ocasionada por el exceso de peso, exceso de velocidad y el incumplimiento de la Norma, ahí tenemos una doble responsabilidad, la autoridad tiene que ser dura y generar un incentivo positivo de cumplimiento de la Norma, pero también el autotransporte no puede tener un policía atrás de cada uno de ellos.

Primero que nada es la seguridad, pero tenemos que probar con hechos que uno, en este caso el doble remolque articulado, es extraordinariamente inseguro, comparado con los demás. Si hay estos hechos y estas pruebas estoy seguro que tomaremos decisiones al respecto.

En la Cámara de Diputados se tienen seis iniciativas desde el mes de agosto y la Comisión de Transportes la cual preside ha tomado la decisión de determinar en este periodo de sesiones las mismas, no se dejara pasar el tiempo, y mediante los foros se llegará a una sola verdad.

- **El Senador Manuel Cavazos Lerma:**

Citó que hay problemas con el doble remolque, pero la pregunta crucial que aquí se ha hecho, es problema de la Norma o es problema de la aplicación de la Norma, porque si el problema es de la Norma la podemos sustituir por una ley, y, entonces, el problema se resuelve, pero desafortunadamente los problemas complicados no tienen soluciones simples, es el problema del peso, es el problema, ya han planteado los problemas que tienen que ver con la seguridad.

A mí me gustaría centrarme en un tema relacionado que es el de la infraestructura.

De nada sirve que se tenga la mejor Norma, que se respeten los pesos, que se respete todo, si se tienen carreteras estrechas y con curvas de poca velocidad.

De manera que el problema de la infraestructura también se tiene que tomar en cuenta y también juega un papel importante.

Por otro lado está el tema del medio ambiente, y el medio ambiente tiene muchas aristas, no solamente la contaminación que provocan los vehículos, el transporte, sino también la contaminación que provocan algunas carreteras, hay carreteras que pueden hacerse de manera óptima por cierto camino, pero no es permisible hacerlo porque son zonas ecológicas reservas, o porque son zonas arqueológicas reservadas, o porque son zonas antropológicas que no pueden tocarse.

Esta limitante también se tiene que tomar en cuenta, pero hay un problema crucial que se debe considerar, el aspecto económico, el tema de si se quitan o se dejan tiene costos y tiene beneficios, cuánto costaría a toda la economía quitar los dobles remolques, cuánto se incrementarían los precios, cuánto es la economía que produce tener un doble remolque comparado con un camión o un torton.

- **Lic. Adrián del Mazo Maza:**

Citó, que lo importante es que todos puedan transitar de forma segura por las carreteras federales, para ello se requiere:

Conductores seguros, todos los conductores deberán encontrarse bien capacitados, pasar por los mejores procesos de selección, encontrarse en óptimas condiciones físicas y no conducir ni

fatigados ni bajo los influjos de alguna sustancia. Unidas seguras, cumpliendo siempre las condiciones físico-mecánicas que marca la Norma 068, portando toda la documentación necesaria para transitar legalmente.

Carga segura, ni una tonelada más, corresponsabilidad entre empresas y transportistas.

Carreteras seguras, tránsito de vehículos exclusivamente por las carreteras que autoriza la Norma 012.

Cumplimiento de la normatividad, manejo responsable y cultura vial de todos los usuarios de carreteras.

En la administración del señor Presidente, el licenciado Enrique Peña Nieto, se han dado a la tarea de sentar las bases para avanzar de manera sólida hacia la modernización integral del sector autotransporte, ello implica una serie de acciones a favor de la regulación, entre ellas destacan:

La publicación y entrada en vigor de la Norma 012 sobre pesos y dimensiones como resultado del trabajo conjunto entre la academia, autoridades y sector.

Se actualizaron los programas de capacitación para todas las categorías de licencias federales, lo que no sucedía hace 13 años, y se desarrolló un programa específico para capacitar a los conductores de doble remolque.

Licencia específica para operar vehículos doblemente articulados, la cual tiene requisitos más exigentes en la parte teórica y que añade el requisito de experiencia mínima de dos años en el manejo de carga general.

Se inició la aplicación de la corresponsabilidad, se publicaron los nuevos formatos de carga de porte, así como sus nuevos criterios de aplicación; si una unidad se encuentra con sobrepeso, tanto el transportista como el dueño de la carga deberán pagar la multa.

Actualización de la Norma 068 sobre condiciones físico-mecánicas, esta Norma incluye criterios fuera de servicios homologados con los de los Estados Unidos de América y Canadá.

El interés para el gobierno federal es, ha sido y será la seguridad vial.

Así, por instrucciones del señor Secretario de Comunicaciones y Transportes, el licenciado Gerardo Ruiz Esparza, y receptivos a cualquier mejora en la operación del transporte, se ha solicitado adelantar la revisión de la Norma 012 para que sea incluida en el Programa Nacional de Normalización 2017.

La SCT trabaja, entre otras, en las siguientes medidas que abonan al control y la seguridad vial.
Además, de la autorización expresa para circular en configuración doble, para ello deberá aportar un distintivo específico que sólo se podrá otorgar cuando se cumplan con elementos de seguridad, entre otros, algunos de los siguientes:

Gobernador de velocidad limitado a 80 kilómetros por hora.

Una potencia y un torque mínimo, frenos, bitácora electrónica, entre otros elementos.

Ha habido un reforzamiento en los operativos, y aquí agradecemos la contribución especial de la Policía Federal, en estos ha participado también el área de medicina preventiva, hoy en día estamos instalados en más de 30 puntos a nivel nacional.

Sin embargo, se debe fortalecer la capacidad de supervisión, por ello, se está trabajando en diferentes vías para que lo antes posible se pueda empezar con la instalación de arcos de pesaje y de medición dinámicos.

♦ **Dr. José Valente Aguilar Zinser:**

Comentó que la mayor parte de los accidentes, 70% ocurre en las ciudades, ocurre en las grandes ciudades como la Ciudad de México, y en este año en zonas urbanas y suburbanas, nada más, ya van 43 mil defunciones, contra 17 mil del transporte público federal, o sea, en carreteras federales.

En los últimos años se declaró la década de la seguridad vial, hace cinco años el Presidente de la República, el Secretario de Salud, se unen a la Organización Mundial de la Salud, se tiene que luchar por la seguridad vial, viendo como meta disminuir 40% las defunciones en 10 años, ya pasaron cinco, en México ya aumentaron, no están disminuyendo las defunciones, están aumentando.

Pero se debe señalar que algo bueno se está haciendo en la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes que en el transporte público federal sí, que en carreteras federales sí se han disminuido los accidentes cerca de 30% en este período, es decir, se puede prever que en la tarea que tiene la SCT de velar por la seguridad de carreteras se va a cumplir con la meta de 40% en reducción, pero el país no lo hará, el resto de los caminos y el resto de las ciudades, continuará con múltiples defunciones, y esto es inaceptable.

Se necesita unificar, legislar, en materia de vehículos y motos, y es un tema vehículos seguros, pero los vehículos seguros no sólo inseguros son los vehículos pesados, también hay algunos vehículos ligeros que andan de taxis y que no tienen ningún dispositivo de seguridad, no tiene frenos de aire, frenos de ABC, bolsas de aire, cinturones de seguridad, y los pasajeros de esos taxis andan sin cinturón de seguridad, y cualquier mínimo accidente a 50 kilómetros por hora es una catástrofe, porque además el vehículo no está diseñado para absorber el impacto, no es nada más en pesos y dimensiones, sino en dispositivos de seguridad en los vehículos.

También se habla de usuarios seguros y las carreteras no son peligrosas, los peligrosos son los usuarios, los dobles tráiler no son los peligros, lo peligroso es cuando se sube alguien y los conduce y lo hace de manera inadecuada, con fatiga, con presiones importantes, sin la suficiente capacitación, o sea, se necesita un criterio a nivel nacional para tener una licencia, conducir un vehículo es un privilegio, no es un derecho.

- **Sr. Raúl Antonio Castillejos Solís:**

Mencionó que la Comisión Nacional de Seguridad, a través de la Policía Federal y la División de Seguridad Regional tienen como objetivo primordial ser garantes de salvaguardar la vida y la integridad de todas y todos los mexicanos usuarios de las carreteras y puentes de jurisdicción federal, dentro de su ámbito de atribuciones y su competencia.

La Policía Federal, a través de la División de Seguridad Regional, ha implementado líneas de acción para la regulación del autotransporte federal, así como la prevención de hechos de tránsito, siendo los siguientes.

Lo anterior con la finalidad de hacer cumplir lo establecido en los ordenamientos legales por tipo de vehículo y por el camino por el cual circulan, con lo cual se trata de prevenir hechos de tránsito por exceso de peso y dimensiones.

La coordinación con la dirección general de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la implementación de operativos en conjunto para la verificación de peso y dimensión de los vehículos del autotransporte federal, esto siempre acompañados con la presencia de la unidad de asuntos internos de la Policía Federal para legitimar su actuación y asimismo supervisará que el actuar de los integrantes de esta institución se realice conforme a los principios institucionales que nos rigen.

Coordinación con la Secretaría de Comunicaciones en Transportes en envío de información constante, así como los datos de las infracciones impuestas de permisionarios que realicen el servicio de autotransporte federal diferente al autorizado, con el fin que se inicie el procedimiento de revocación de los permisos.

Atención a las solicitudes y quejas de las diferentes cámaras de transporte, como son la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo, CANAPAT; Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, CANACAR; Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, AMOTAC; Asociación Nacional de Transporte Privado, ANTP; Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, CONATRAM, entre otras.

La profesionalización en materia de autotransporte federal y seguridad vial en los integrantes de esta división de seguridad regional, a través de los diplomados en autotransporte y seguridad vial.

Aplicación de operativos en puntos estratégicos a lo largo del año con el objetivo de concientizar a los automovilistas en los y conductores de las medidas de seguridad, logrando así la disminución de accidentes para lo cual se implementan los siguientes operativos, como es el Operativo 30 Delta, junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con medicina preventiva, los operativos de Carrusel, Lince con Radar, y operaciones constantes, como es el uso del cinturón.

El mes de mayo del 2015 a septiembre del 2016 los grupos de atención al transporte, los grupos del GAET siempre acompañados con la Unidad de Asuntos Internos han impuesto 59 mil 671 folios de infracción al autotransporte, en el

mismo período se ha retirado de la circulación 11 mil 175 vehículos, las infracciones más recurrentes a las impuestas al autotransporte son: 6 mil 102 por operar con exceso de peso autorizado en la norma respectiva en exceso de más de 3 mil kilos por cada toneladas o fracción. 3 mil 411 por operar con exceso de peso autorizado en la Norma respectiva 2001.

De enero del 2015 a agosto del 2016 se tiene un registro de 19 mil 900 hechos de tránsito de los cuales 4 mil 224 fueron del autotransporte federal, de estos 2 mil 76 de vehículos articulados.

Segundo, 839 doblemente articulados.

Tercero, 680 camiones de carga ligero y pesado.

Cuarto, 371 de autobuses y minibuses.

Quinto, 186 tractocamiones, el tractocamión el sencillo. Y

Séptimo, 72 vagonetas.

En el mismo período se tiene un registro lamentable de 4 mil 873 muertos de los cuales 762 son del servicio público del autotransporte federal, 18 mil 879 lesionados con 2 mil 666 del servicio del autotransporte federal.

Los principales factores y causales de los hechos de tránsito son: el primero, factor humano, factor vehículo, factor clima y factor camino.

- **Comisionada Alejandra Palacios Prieto:**

En México la gran mayoría de las mercancías que se movilizan por ruedas, el 83% sucede por autotransporte de carga por caminos, esto seguido de ferrocarril, barco y la vía aérea en este orden. Es decir, el autotransporte de carga por caminos es el principal medio para exportar e importar producto al país.

Y dentro de este sector el autotransporte de carga es el más importante, representando el 51% de la actividad total, seguida del autotransporte federal de pasajeros y servicios conexos.

La Comisión Federal de competencia económica ha iniciado recientemente un procedimiento para analizar si existen condiciones de competencia efectiva en el mercado del transporte ferroviario por carga nacional. Asimismo se está trabajando en una investigación en temas de carga y de pasajeros en cuanto a la utilización de los slots del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Mencionó estos dos temas, porque el tema de transporte es un tema de preocupación y mientras estos medios no crezcan y ofrezcan mayores oportunidades para trasladar mercancías desde Asia o dentro del país, la red carretera es y seguirá siendo la opción más viable y más utilizada.

Es así que las restricciones que impongan al transporte podrán encarecer de manera importante la cadena logística para movilizar mercancías en el país, y en este sentido podría generarse una pérdida de competitividad de la planta productiva nacional y en general afectar el crecimiento potencial de la economía.
Comentó, que el servicio no debe regularse, por el contrario, siempre existen objetivos elementales indispensables en materia de seguridad y medio ambiente que deben ser tutelados. Simplemente dijo que es necesario elegir las medidas que sean proporcionales para lograr dichos objetivos.

Particularmente una posible prohibición de los vehículos doblemente articulados, también conocidos como fulles, debe estar plenamente justificada, con base en un análisis objetivo de costo-beneficio. Es decir, un análisis que considere y pondere posibles impactos positivos y negativos de su prohibición, sobre todo considerando la importancia de esta actividad en la logística nacional.

Además, es fundamental que este análisis objetivo de costos y beneficios no debe tener cabida a sesgos derivados de la opinión pública o a presiones de grupos de interés.

En cuanto a competencia económica hizo mención que la autoridad a su cargo, ya se ha pronunciado en el sentido de que la reducción en la capacidad de carga y dimensiones de los vehículos o la prohibición de utilizar vehículos doblemente articulados podría impactar de manera negativa en la eficiencia del servicio de autotransporte, ello se traduciría en última instancia en un aumento de los precios de los productos que adquieren los consumidores, en especial en aquellas zonas que se encuentran alejadas de los centros urbanos.

Corresponde al legislador y a los reguladores hacer este análisis costo-beneficio y determinar

la viabilidad y conveniencia de estas medidas que aquí se discuten, se dio a la tarea de analizar algo de información que puso sobre la mesa.

En el análisis se encontró que los tracto camiones transportan anualmente el 80% de toda la carga que se transporta en el país, y que también se mueven en distancias más que los camiones unitarios, en particular los tracto camiones doblemente articulados transportan aproximadamente una cuarta parte de la carga total que se mueve por ruedas.

En el año 2015, de no haber contado con la participación de los fulles, en el autotransporte de carga, se hubiera tenido que buscar opciones alternas para transportar 138.5 millones de toneladas, lo cual hubiera implicado 2.7 millones de viajes extras en camiones articulados sencillos o 13.3 millones de viajes en camiones de dos ejes.

En un comparativo internacional en Estados Unidos, no sólo se permiten a los tracto camiones doblemente articulados por la Red Carretera Federal, sino que también se autoriza el traslado con autocamiones de hasta 3 tráileres. Además, el Departamento de Transporte en Estados Unidos en este momento está realizando estudios para analizar los impactos que traería consigo el incremento en las dimensiones permitidas.

Por otra parte, es evidente que una de las razones principales para considerar la salida de los camiones doblemente articulados es el riesgo que estos representan para la sociedad. Al respecto, según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Instituto Mexicano del Transporte, el 82% de las causas de accidentes carreteros son imputables al conductos y solamente el 3.6% imputables a fallas en los vehículos.

En cuanto a los vehículos responsables de los accidentes, los articulados representan el 9% del total de los casos, mientas que otras unidades de carga, como camiones unitarios y pick ups causan el 31% de los percances.
BLOQUE 2.

- **Lic. Eugenio Carrión Rodríguez (ANTAD).**

El Lic. Eugenio Carrión señaló que en las tiendas de los asociados de la ANTAD, localizadas en las poblaciones urbanas del país, sobre todo en aquellas con una población superior a 5 mil habitantes, en más de 50 mil tiendas se atienden diariamente a cerca de 25 millones de consumidores.

Los volúmenes de mercancías manejados por un sistema comercial de tal tamaño, exigen el tránsito y uso diario de miles de unidades de transporte, desde los centros de fabricación, hacia los centros de distribución y las tiendas.

A su vez, mencionó que si en efecto, al impedirse legalmente el transporte promedio de vehículos doblemente articulados, ipsofacto se reduciría en el transporte de carga, la ocurrencia de accidentes y la mortalidad.

Lamentablemente tal escenario no ocurriría, así lo indican las estadísticas disponibles, al contrario, lo único que se generaría sería un resultado sumamente perverso, sin transportes doblemente articulados se obligaría al uso de transportes alternativos en los que se registra mayor tasa de accidentes.

La limitación al uso de camiones doblemente articulados elevaría los costos sociales y privados, incrementaría los precios, dañaría el medio ambiente y la competitividad nacional.

Los daños económicos son fácilmente entendibles, porque habría de recurrirse forzosamente a más camiones de menor capacidad y por tanto, a recorridos más largos y a un desgaste adicional de la infraestructura. Por lo tanto, a un mayor consumo de combustibles, sin remedio en la elevación de costos acarrearía

mayores precios.

El efecto de limitar el transporte en vehículos doblemente articulados automáticamente se traduciría en una menor productividad nacional y en una desventaja de costos, respecto a nuestros competidores en los mercados globales.

- **Ing. Miguel Heberto Elizalde Lizárraga (ANPACT).**

Al respecto, el Ingeniero mencionó que hoy, la industria automotriz de vehículos pesados para el autotransporte, cuenta con 11 plantas en ocho entidades de la República Mexicana.
A su vez, señaló que aportan el 5.2% del Producto Interno Bruto manufacturero, y generamos 145 mil empleos.

Si como país deseamos verdaderamente reducir la accidentalidad, debemos de concentrarnos en soluciones integrales, sustentables y en beneficio de toda la sociedad, refirió el exponente.

En ANPACT se han promovido acciones que en lugar de dividirse como industria, busquen unirse para atender una necesidad de todos los transportistas. ANPACT, ANTP, CANACAR y CONATRAM, han impulsado la profesionalización del autotransporte federal.

Un programa de certificación, cuyo objetivo es tener empresarios y transportistas más preparados para responder a los retos que enfrentamos de manera cotidiana.

Lo mismo debemos de hacer en esta coyuntura, donde es importante impulsar un verdadero cumplimiento normativo y una efectiva supervisión del marco regulatorio, ya que ello tendría un impacto real y positivo en las carreteras, comentó el Ing. ponente.

- **Rafael Ortiz Pacheco (AMOTAC).**

En su participación, señaló que en ningún documento existe la autorización para que un vehículo pueda jalar dos remolques.

A su vez, refirió que de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, no tienen operativos en carreteras, no existen básculas. Las basculas que se tienen en Calamandra, nunca han funcionado.

Rafael Ortiz argumentó que realmente el doble remolque no le hace falta al país. Se cuenta con el transporte necesario, además, enfatizó que más del 35% del transporte mexicano corre vacío o se encuentra parado, por falta de trabajo, por la competencia, que ha provocado el vehículo doblemente articulado.

- **Ing. Alex Theissen Long (ANTP).**

Al respecto, el ponente argumentó que prohibir algunas configuraciones vehiculares tendrá efectos negativos en la seguridad vial, en la sociedad y en la economía.

A su vez, explicó que ya existen normas y reglas que regulan el autotransporte de carga en nuestro país, seguirlas no genera ningún efecto negativo, al contrario, es responsabilidad de todos, por su tecnología, no por obra del destino, los vehículos doblemente articulados son los que tienen el menor número de accidentes.

Además, dejo en claro que el full diferenciado es el que menos daña la infraestructura, debido a que tiene nueve ejes y mucho más neumáticos, por lo tanto, distribuye mucho mejor el peso.

El estudio del costo de deterioro de la infraestructura, elaborado por el IMT, confirma que entre más pequeño el vehículo, mayor el costo de deterioro de la infraestructura.

Además, se ha dicho que el tiempo de aplicación de los frenos para el segundo remolque es de muchos segundos. La realidad es que en un full diferenciado es solamente de 1.85 segundos y en un sencillo es de 1 segundo o de punto 85 segundos, la diferencia es solo 1 segundo.

El estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE, en el que participaron 57 países, incluyendo a México, recomienda el uso de este tipo de vehículos en carreteras adecuadas tipo “ET” y “A” como lo está haciendo la norma en México.

Solamente los últimos dos años, países como España, Colombia, Argentina, Alemania, e inclusive, como ya se mencionó, Estados Unidos a nivel federal están probando el uso de configuraciones articuladas múltiples en sus carreteras.

La diferencia es que México tiene en su regulación actual más requisitos para la circulación de fulles que otros países, como transitaría dijimos a menor velocidad, controlar la velocidad electrónicamente, hacerlo sólo en carreteras de alta especificación, operados y

licencias especiales y suspensión neumática, frenos ABS.

La ANTP tiene tres propuestas concretas para mejorar la seguridad vial.
La primera. Los usuarios de servicio de transporte de carga deben ser responsables de asegurar que cada embarque que contraten cumpla la NOM-012 de pesos y dimensiones.

Todas las distribuidoras y centros de servicio de fabricantes de equipos de transporte conviertan en centros verificadores de NOM-068, lo que nos dará un impulso a la seguridad vial y, finalmente, que revisemos el Marco Regulatorio del Autotransporte de Carga, con el objetivo de revisar la seguridad vial.

Mtro. Luis Álvarez Marcen (AMIS).

Durante su ponencia, el Maestro refirió que reconocen que hoy ya existe una regulación diferenciada para distintos tipos de vehículos, y coinciden que en muchas de las ocasiones hace falta una mayor supervisión y el que muchos de los transportistas no excedan lo que está permitiendo la regulación.

Uno de los temas fundamentales que AMIS considera, es que los limites que están establecidos como montos mínimos de cobertura en la regulación por daños a terceros en víctimas de accidentes viales, no son suficientes.
A su vez, el ponente argumentó que están a favor de que se utilicen distintos esquemas de configuraciones, siempre y cuando se respete la normatividad que existe, se definan procesos de certificación para los conductores de los tractocamiones.

Hoy existe un programa de capacitación a través de la Secretaría de Comunicaciones.

Nosotros creemos que debe de haber algún órgano certificador que permita revisar periódicamente estas certificaciones, el que tengan estos componentes tecnológicos que acaba de presentar la ANTP, y que no cualquier tracto jale dos cajas, como hoy día sucede, la norma lo exige, pero vemos casos en la calle donde hay tractos que, de repente enganchan un camión, de repente enganchan dos, y no están capacitados para hacerlo.

Señaló que tienen alrededor de medio millón de vehículos pesados, asegurados, de clases cuatro, hasta tractocamiones. La frecuencia que tienen por cada 100 vehículos en porcentaje, es que los vehículos clase cuatro a clase ocho tiene una frecuencia de 20.3%, es decir, uno de cada cinco camiones tiene un accidente al año.

En la parte de tractocamiones, la frecuencia es de 26%, pero si vemos por tipo de configuraciones o de cargas que se tienen, hay algunas que son, incluso, superiores a las de los tractos doble articulados.

- **Ing. Miguel Benedetto Alexanderson (ANIQ).**

En su ponencia, el Ingeniero Miguel Benedetto señaló que anualmente la industria química transporta alrededor de 40 millones de toneladas. Las cuales se movilizan fundamentalmente en un 56% a través del transporte terrestre, un 31% por vía marítima y un 13% por ferrocarril.

Argumentó que 2.4 millones de toneladas son transportadas anualmente a través de vehículos doblemente artículados.

Por ello, ANIQ promueve permanentemente la seguridad vial y el cumplimiento normativo de todas y cada una de las 23 normas oficiales mexicanas que regulan el transporte de la industria química y petroquímica, así como de su reglamento para el transporte de materiales y residuos peligrosos.

Ing. Miguel Ángel García Paredes (CANACINTRA).

El ponente señaló que desde su perspectiva, lo más efectivo para enfrentar el problema es detectar las causas reales, las más importantes, y a trabajar para combatirlas de manera directa y eficiente.

El anuario estadístico de accidentes en carreteras federales 2014 del IMT, el 78% de los accidentes es atribuible al factor humano y esta causa está presente en el 93% de los accidentes. Sus propuestas son:

Instalación de una Comisión Nacional de Seguridad Vial, una agencia reguladora decía el doctor Zinser, con participación multisectorial que defina planes, objetivos, metas, e indicadores de gestión y que incida en la generación de una política pública que redunde en mejores condiciones de seguridad vial.

Vigilancia estricta de la NOM-012 de la pesos y dimensiones, ya lo han mencionado muchos

oradores. Algunos vehículos de autotransporte de carga, fulles, sí, pero también sencillos y también torton, violan los límites de pesos y dimensiones, no podemos ser ciegos a eso, no podemos permitirlo tampoco.

Mejorar las condiciones de los tramos de mayor siniestralidad en las carreteras federales. Tenemos una gran ventaja, las estadísticas indican con precisión de 500 metros, ¿Cuáles son los tramos más peligros en todas las carreteras federales? Es decir, la Secretaría puede perfectamente indicar, cuáles son esos tramos, y las autoridades del legislativo proporcionar los recursos necesarios para que esos tramos de 500 metros puedan ser reacondicionados y no sean los más peligrosos del país.

Generación de una norma en materia de seguridad para la fabricación de unidades motrices, Tractocamiones de observancia obligatoria y certificada por organismos de tercera parte. Hay unidades nuevas o seminuevas que no necesariamente cumplen con los estándares de seguridad, no son ciertamente los que fabrica la ANPACT que cumple con este tipo de regulaciones.

Vigilancia estricta de la NOM-035, remolques y semirremolques, circulan por nuestras carreteras y eso todos los hemos visto, remolques, semirremolques y también dollys hechizos que los hacen a partir de deshechos de autobuses. Eso no es posible, no deberían de circular en ninguna configuración, ni como full ni como sencillo, ni siquiera solo el tractocamión. La Secretaría de Comunicaciones, necesita contar con los recursos necesarios para lograr el cumplimiento efectivo de esta norma que ahí está.

- **Elías Dip Ramé (CONATRAM).**

Por su parte, el ponente señaló que las dimensiones en México va a la cabeza con 31 o más metros de largo, contra otros países que tienen 24, 25 metros, 22 metros, está muy claro, son estándares internacionales, que es lo importante tomar en cuenta.

A su vez, argumentó que el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, se preocupa por el desabasto y la competitividad; cuando el 30, 35% del equipo circula vacío; y en cuanto a la seguridad vial, ahí si debe preocuparse, toda vez que los accidentes y las muertes que sufrimos a diario están a la vista.

Por otra parte, refirió que según la SCT tiene centros de revisiones, aunque esos centros de revisión están vacíos o no funcionan, las básculas están paradas, y con 3 elementos o 4 inspectores por un estado, derivado de eso es que no se puede realizar una revisión efectiva.

- **Lic Jesús Francisco López Molina (CAINTRA).**

El Licenciado Jesús López señaló que recientemente observaron diversas iniciativas que buscan limitar el uso de los fulles o camiones doblemente articulados, coincidiendo en estas iniciativas en su parte de seguridad en las carreteras.

Sin embargo es de vital importancia señalar que hay medidas que si bien buscan incrementar la seguridad no puede ser a costa de dañar la competitividad.

Como cámara están convencidos de que seguridad y competitividad coexisten, a su vez, consideran necesario cambiar el enfoque que actualmente se propone de restringir a ordenar. Asimismo, el Lic. Jesús Francisco López argumentó que los accidentes son situaciones que todos quisiéramos evitar, sin embargo, prohibir el doble remolque no disminuirá la incidencia de estos hechos.

De acuerdo con la propia SCT los vehículos ligeros están involucrados en el 65% de los accidentes, mientras que los doble articulados participa con el 2.7%.

La condición de los vehículos también es preocupante, toda vez que más del 37% de la flota tiene más de 20 años en circulación, por ello se requiere un mayor presupuesto para el programa de renovación de flota vehicular, mejor conocido como chatarrización, desarrollado por la SCT y la Secretaría de Hacienda.

México es un país netamente carretero, el 56% de la carga se traslada por autotransporte, y esto sube a más de 80% al considerar solamente el rubro terrestre. Si lo comparamos contra otros países de la OCDE ocupamos la sexta posición de más toneladas transportadas por kilómetro de carretera.

A pesar de tener esta relevancia de carga transportada por carretera, el país tiene un severo retraso en logística de transporte, siendo

México en la posición 14 en extensión territorial, y en la economía del mundo, ocupamos la posición 54 en logística de transporte, y vamos perdiendo lugares.
Otras alternativas que se presentan en países donde se restringen los fulles, de alguna manera es la vía fluvial interna, sin embargo, desafortunadamente en México sencillamente no existe.

En suma, en países donde existen ciertas restricciones a los fulles, se presentan alternativas viables para sustituir la demanda por otros medios.
En México si se restringe el doble articulado, prácticamente nos quedamos sin alternativas.

En conclusión, para la seguridad, proponen fortalecer la red carretera incrementando el presupuesto, incrementar la capacitación y darle más calidad a la formación de los operadores con figuras como realmente un técnico en navegación terrestre, experto en manejo de los vehículos de carga pesada. Dentro de este esquema implementar el modelo de formación dual y aumentar los centros de capacitación.

- **Ing. Rogelio Montemayor Morineau (CANACAR).**

El ponente señaló que los autotransportistas de carga son empresarios, en su amplia mayoría micro y pequeños, pues alrededor del 97% de los permisionarios registrados en la SCT están en ese ramo.

A su vez, comentó que en materia de seguridad la normativa está dirigida, sobre todo a tener conductores debidamente capacitados y vehículos técnicamente seguros.

En relación con el conductor el ponente refirió que tienen tres diferentes tipos de licencias dependiendo del grado de complejidad del vehículo y el servicio que se vaya a proporcionar.

Para obtener la máxima categoría que autorizo a manejar configuraciones doblemente articuladas, además de materiales y residuos peligrosos se requieren dos años de experiencia.

Los exámenes psicofísicos y la capacitación permanente también son obligatoria.

En CANACAR consideran que la medida que se pretende en las diversas iniciativas presentadas en materia de la prohibición del doble remolque, además de insuficiente puede provocar efectos adversos a los que se pretende combatir.

El ponente manifestó que coinciden con sus compañeros de Amotac y Conatram, mismos que en distintas publicaciones y diferentes entrevistas han manifestado que los accidentes tienen sus causas en la falta de respeto a la normatividad establecida; los vehículos y configuraciones se vuelven inseguras cuando no lo maneja la persona que capacita, y se utiliza de manera inadecuada.

Asimismo, enfatizó que no es prohibiendo tal o cual configuración como se va a resolver el problema, sino generando condiciones para exigir que se cumpla la ley y la normatividad establecida.
Ing. José Luis Fuente Pochat (CONCAMIN).

El ponente señaló que México es un país que conforme a las características que hemos venido dando al diseño que se le ha dado por el estado, por el Congreso, por las políticas públicas, por la sociedad, por los sectores público y privado, ya sea en el comercio, la industria, invariablemente ha requerido del transporte, que en muchos sentidos es diferente al de otros países, como también ya dijo uno de los Diputados, no es mejor, no es peor, pero es diferente, y lo es, porque en todas sus modalidades hay distinción, en aviones, en ferrocarriles, hay distinción.

Asimismo comentó que el tema de seguridad para la industria y el comercio están dispuestos a aplicar cualquier medida, que tienda a mejorar la seguridad en las calles, avenidas carreteras, pero para todo tipo de transporte, no para el full, el tema es la seguridad, no la modalidad.

BLOQUE 3.

- **Sra. Hilda Caballero Leal.**

La ponente señaló que exige a las autoridades del Congreso que prohíban la circulación de los dobles remolque que demandan incontables ciudadanos, avalada por más de 79 mil 500 personas de diversos sectores de la sociedad.

- **Sr. Alejandro Flores Meyer.**

El ponente señaló que en los países avanzados con mejores infraestructuras y tecnologías han escuchado a los expertos y han tomado decisiones por prohibirlos. Impensable en México

compararse y menos pretender que con una simple regulación sería viable controlar y resolver el problema.

A su vez, argumentó que en los países donde se han prohibido los dobles remolques no hay desabasto, no hay incremento de costos.

En ese mismo sentido, refirió que las grandes empresas y las instituciones se han coludido, se han vuelto insensibles, no les importa el daño que provocan, no tienen el corazón para ponerse en el lugar de las familias rotas.

Asimismo, comentó que la vida de los mexicanos no vale menos que los ciudadanos de otros países, donde teniendo mejores caminos y carreteras han prohibido los doble remolques, y lo único que quedaría en tela de juicio, en caso de que no se prohíban, es la calidad de nuestros representantes en el Congreso y de nuestras autoridades.

En esa tesitura, el ponente argumentó que es inimaginable el peligro mortal de los dobles remolques aun cuando presentan pruebas y testimonios que luego resultan ser falsas, como aquel de la Universidad de Valencia, en España, en el año 2013, que presentó la Asociación Nacional de Transportes Privados, y cuando se buscó a los responsables de dicha Universidad para que se pronunciaran al respecto respondieron que ellos no avalaban ese estudio y que nunca lo habían realizado.

- **Sr. Héctor Gandini.**

El ponente expuso que hay muchos camiones sencillos que no viajan con carga, porque hay una competencia, tal vez desleal, pero les sale más barato a los industriales contratar el servicio de los fulles, cuestión de dinero exclusivamente. Se necesita ser más eficientes, darle certeza a los traileros, a los automovilistas y a la propia carga.

- **Dr. Francisco Javier Carrión (IMT).**

En primer lugar, el ponente reiteró que el enfoque fundamental para esta revisión, mismo que se fijó para los trabajos del panel de expertos del 2013, se debe realizar considerando los aspectos de seguridad, bajo un criterio de cero fallecimientos por accidente, de infraestructura, pensando en la durabilidad del servicio y la deficiencia económica de la misma, del medio ambiente, fundamentados en la reducción de las emisiones contaminantes y de efecto invernadero, y finalmente de productividad del transporte, pero no incrementando los pesos, sino desde el punto de vista de la logística y reorganización efectiva y eficiente del transporte desde el punto de vista de seguridad que se tenga que ser tratado.

A su vez, señaló que al analizar de cerca los accidentes causados únicamente por los vehículos articulados T3S2 y T3S3 y también por el otro lado de los doble articulados, T3S2R4, tanto para el número de accidentes, como de fallecidos, ya no hay una tendencia en la reducción, sino por el contrario, en este último año hay un incremento en 2015. Todos estos datos se basan en información que nos proporcionan, el Instituto, la Policía Federal.

En ese tenor, el ponente refirió que se ha llegado a la conclusión de que es necesario y se recomienda fortalecer e incrementar los controles en las carreteras federales para lograr un cumplimiento efectivo de la ley y de la norma, cumplimiento en límites de carga, cumplimiento en límites de velocidad, cumplimiento en el uso de la bitácora de operadores, cumplimiento en las condiciones físico-mecánico de los vehículos, cumplimiento en las condiciones físicas y psicológicas de los operadores, cumplimiento en la revolución de las placas de los vehículos de autotransportes, en el manejo de licencias y capacitación, uso de sistemas de multa automática si son necesarios.

Asimismo, comentó que es necesario también uniformizar las bases de datos que dispone la Dirección general de Autotransporte Federal, medicina preventiva y Policía Federal. Es necesario implementar esquemas efectivos de autorregulación, es imposible tener un policía de tras de cada vehículo de transporte.

Tiene que ser la misma empresa de transporte la que se preocupe por la seguridad y el cumplimiento de la ley, y esto se logra mediante la autorregulación.

Por último, pero no menos importante, fortalecer los esquemas de apoyo para las micro y pequeñas empresas de transporte, el hombre-camión, con la participación de cámaras, asociaciones para incrementar sus niveles de productividad, a través de programas PYME, programas de renovación vehicular, esquemas de capacitación y orientación gerencial, es necesario apoyar a estas empresas para incrementar sus niveles de productividad.

- **Dr. Roberto Meli Piralla (UNAM).**

El ponente señaló que versará sobre el trabajo que se hizo para la decisión de la norma que entonces era de 2008, y los resultados a los que llegó, durante cerca de dos años, y terminando en diciembre del 2013.

Argumentó que llegaron a la conclusión que la base del programa es que la información estadística ya era insuficiente como para hacer un análisis a fondo y para poder tomar una decisión definitiva y por tanto, su enfoque debería ser hacer algunos cambios que eran bastante eminentes a la norma del 2008.

Otro aspecto fundamental al que se llego fue que era muy elevada la desobediencia de las normas y tanto, sobre todo las relativas a peso y dimensiones, pero también a unas mínimas reglas de tráfico, y que era indispensable que se tuvieran mecanismos para poder tener el cumplimiento de la observancia de la norma.

El ponente refirió que sus recomendaciones fueron principalmente, que los fulles no debían prohibirse, pero deberían ser mucho más rigurosos en la observancia de que se restringiera su uso a los caminos de altas especificaciones y se dieran mecanismos para prohibir, restringir su uso en áreas urbanas.

A su vez, dejo en claro que debe haber áreas de excepción de los fulles.

- **Ing. Salvador Montero Aguilar (Centro Mario Molina)**

Habló de la opinión que tuvo el Centro Mario Molina, en la cual participó en el grupo de expertos, que analizó la norma 012 de pesos y dimensiones, es un poco lo que vamos a buscar, también un poco el enfoque ambiental de estas dos configuraciones que puede ser el doble remolque o el camión sencillo o el camión.

Dentro del análisis de datos que se realizaron, se puede entender que el doble remolque tiene beneficios, pero también debe de tener ciertos elementos de seguridad y debe de cumplir con requisitos, como ya lo han dicho los panelistas, no cualquier vehículo, tractocamión puede cumplir las especificaciones para poder jalar las cajas, va a ser un vehículo que pueda ser utilizado para transportar más de 60, más de 80 toneladas.

También mencionó otro aspecto importante, no sólo es la norma 02, sino también es la norma 068 de pesos y dimensiones, y de especificaciones, condiciones físico-mecánicas del autotransporte federal.

Si bien, existe esta norma, es una norma de difícil aplicación, hay diferentes entidades que piden la acreditación de equipos, la acreditación de los técnicos que hacen las pruebas, sin embargo ya es una norma de inspección visual, que es muy probable que la norma dependa de un tercero, que la revisión de los vehículos, totalmente en tecnologías, que se pueden utilizar para la revisión físico-mecánica de los vehículos, y pueden hacer también el monitoreo de emisiones con censor remoto. Entonces se realizó un ejercicio en las estaciones que están modificadas de la SCT, ubicadas en la carretera México-Querétaro, en ambos cuerpos de la vía, y lo importante aquí señalar, es que con la participación de policía federal y se hizo notorio que los vehículos de transporte federal, sean empresas privadas, sean empresas de ingreso mercantil, y de cualquier tipo de carga, no pasan por las estaciones si no se les da la indicación por parte de SCT o por parte de la Policía Federal, lo que vimos es que las policías federales tenían que estar en el segundo, en el tercer carril para poder llamar a los vehículos a pasar a la estación de pesos y dimensiones.

También en ese ejercicio se pudo ver las emisiones que tenían estos vehículos, en la imagen están los componentes, un equipo de censor remoto para emisiones, se puede tomar la velocidad, las emisiones de estos vehículos y junto con el registro que tenía la propia estación de pesos y dimensiones se pudieron correlacionar el peso del vehículos con las emisiones.

Entonces lo importante es señalar es que tanto tractocamiones de doble remolque, camiones con un solo remolque, ambas configuraciones pueden exceder los límites de pesos y dimensiones, no sólo son los fulles los que tienen una sobrecarga, también los camiones de un solo remolque pueden tener este acceso, y eso lo permiten las leyes, eso lo permiten las leyes a través de permisos.
Parte de las recomendaciones de grupo de expertos es, en la norma 12, también deben de haber otras normas secundarias o normas de apoyo, tienen que ver con pesos y dimensiones, con las condiciones psicomecánicas, con las emisiones de los caminos, con las condiciones de las realidades, con la clasificación de las carreteras, no sólo la norma 12, yo creo que en

el ejercicio que han demostrado los Diputados y Senadores que nos han acompañado, es no sólo revisar la norma 012, sino es también revisar todo un marco regulatorio que tiene el transporte federal y el autotransporte de carga, de pasajeros, a nivel local y a nivel federal, que es un sector sobre regulado y por lo mismo, el cumplimiento a todas las leyes y normas, se vuelve complicado, en aras de tener un objetivo que es cero accidentes o evitar pérdidas humanas.

Además, hizo referencia que desde el Centro Mario Molina se trata de impulsar desde hace varios años lo que tiene que ver con el autotransporte federal, tiene que ver desde un enfoque integral, donde estén participando diferentes secretarías de estado, diferentes organizaciones, diferentes Cámaras, cada quién aportando desde su trinchera, aportando lo que le corresponda en el aspecto de seguridad, en el aspecto de emisiones, en el aspecto de tener mejores rutas tecnológicas, las tecnologías existen de información, de monitor satelital, el "doli", que tiene posiciones de "doli" y H, que también tiene características físicas que permite el doble remolque sea más seguro.

Se requieren inversiones, se requieren incentivos hacia los transportistas y también por parte de los gobiernos se requiere una mayor vigilancia, pero también se tiene un mercado de autos usados, un mercado de autos usados que han entrado desde el 2005 por el Tratado de Libre Comercio, estos vehículos, no cumplen con una legislación ambiental y de seguridad.

También se tienen que regular este tipo de vehículos, hace falta en México una norma, una ley de máxima vehicular, no es posible que el autotransporte federal, en ciudades también tengan vehículos de más de 30 años circulando y que esté cargando 80 toneladas, o 60 ó 20 toneladas de carga, las condiciones físicas y mecánicas en nada ayudan a la seguridad.

En esta parte de enfoque integral, se tiene que modernizar la parte de organización e inspección físico-mecánica.

- **Dr. José Rubén Hernández Cid (ITAM)**

Expuso una presentación breve que abunda sobre la creación del panel que se creó en 2013 y que fue conformado por un grupo de diez colegas de diferentes instituciones de educación superior en México, de la UNAM, el Poli, del Tecnológico Autónomo de Monterrey, Itam y el Instituto Mexicano del Transporte.

Comentó que el transporte de carga por vía terrestre, es el que representa el mayor porcentaje del movimiento en todo tipo de mercancías en nuestro país.

En tales condiciones el panel reconoció como una prioridad la creación inmediata, digamos del acopio y análisis sistematizado de información, algo así como un observatorio médico que pudiese crear, enriquecer y mantener la base de datos confiables y que abarque todos los aspectos en un primer tiempo ligados a los accidentes en las carreteras.

Mencionó de manera breve, porque no hay mucho tiempo, las recomendaciones e insisto que esto se hizo en 2013, con vías a, precisamente la nueva norma que entró en vigor el 14.

Se sugirió que una instancia que una instancia de seguimiento de estas recomendaciones, con representantes de la autoridad, asociaciones del subsector, empresas, legisladores y organismos internacionales, así como la Academia, valoraran la restricción del rango máximo de peso vigente en aquel momento, entre 66 y medio y 75 y medio de toneladas, mediante un análisis sujeto a la información, estadística, que fuese recabada en un periodo preferente menor a 3 años, van dos años, a efecto de tomar decisiones sustentadas conforme a las dos confiables.

En cuanto al peso bruto vehicular máximo autorizado, se recomendó mantener la restricción vigente en aquel momento, según el tipo de camino en que transitaran los vehículos, es decir, entre 66 y medio toneladas para los fulles y 75 toneladas cuando éstos, pero solamente en esa situación cumplieran con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control establecidas. Se recomendó una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora para camiones de carga.

Promover la revisión y actualización del Marco Jurídico aplicable, no solamente es una cuestión de la norma, sino de los reglamentos que lo acompañan y que hacen factible que se puedan llevar a cabo esas propuestas.

Revisar el esquema de emisión de licencias federales y particularmente para conductores de fulles.

Creación de la modalidad de registro de fulles con permiso y placas especiales, registro de tractor, remolques, semirremolque y “doli”, con la prevención de que deberán circular siempre bajo esa y sólo esa configuración vehicular.

Revisar programas de capacitación para los operadores como requisito indispensable para obtener la licencia y crear específicamente un proceso para la certificación de conductores de fulles.
Diseñar sistemas de acopio de datos confiables, auditables y transparentes que permiten disponer de alimentos estadísticos para la construcción de políticas encaminadas a la preservación de la seguridad y, en particular de la habilidad, así como establecer relaciones con las diversas configuraciones vehiculares, daño a la infraestructura, conservación del medio ambiente y producción de la competitividad.

Propiciar la tendencia al uso gradual de ductos y ferrocarriles para el traslado de materiales y sustancias peligrosas, que son transportadas en fulles, principalmente combustibles con el fin de eliminar progresivamente el movimiento de este tipo de productos por carretera.

Obligatoriedad de equipar los fulles con tecnología de punta que abonen en la seguridad, de tales como gobernadores de velocidad, cámaras de video, bloqueadores de señales telefónicas en cabina, suspensión neumática, GTS, sistema de acoplamiento de última generación, frenos ABS, sincronizador de frenado entre remolque, etcétera, con la intención de extenderla en la medida de lo posible a todas las demás configuraciones.

Actualizar la clasificación de carreteras y limitar la circulación de los fulles a caminos de mayores especificaciones, ejes trúncales y autopistas de dos y cuatro carriles, denominadas CT y A.

Restringir y revisar los permisos de conectividad para la circulación de fulles en carreteras, hasta de tipo B en recorridos limitados a 50 kilómetros y justificado por las empresas propietarias de las cargas.

Regular la circulación de los fulles, doce, en zonas de alta densidad poblacional, y de ser estrictamente necesaria, establecer horarios determinados y vías específicas.

Diseñar políticas públicas de fomento a la inversión, parar e incentivar el establecimiento de manera progresiva de centros de distribución, les acabo de mencionar para la recepción de carga fuera de las ciudades y desconsolidada.

Diseñar el modelo de supervisión para la verificación del peso en las dimensiones de los vehículos con la introducción de estaciones modernas y el uso de básculas dinámicas.

Establecer el mecanismo efectivo para la aplicación de multas e infractores bajo un esquema de sanciones con un efecto disuasivo a conductores y empresas.

Dieciséis, actualizar el esquema del estímulo fiscal existente y flexibilizar el financiamiento parar mandar mayor apoyo a la renovación del parque vehicular, fundamentalmente en beneficio del denominado hombre-camión.

Crear, finalmente dentro de la policía final una instancia especializada para el ámbito del autotransporte, sin duda será de utilidad el hecho de que hemos dejado una copia de estas conclusiones, que por lo demás ya eran conocidas, para que puedan ser consultadas.

- **Ing. Ángel Martínez Álvarez (CESVI)**

Expuso que el Centro de Experimentación y Seguridad Vial México, tiene como misión ser un centro de investigación, experimentación y divulgación para hostilizar la cadena del valor del vehículo, minimizar las consecuencias de los agentes viales y fomentar una movilidad segura.

Como antecedentes adicionales a los argumentos que hemos escuchado a lo largo del día, y con el sustento que nos da la experiencia de haber investigado más de 4 mil 500 accidentes de tránsito, capacitado a más de 14 mil conductores, de haber trabajado con más de 200 empresas de transporte en todo el país, además de haber realizado un estudio donde revisamos que en más de 2 mil 500 investigaciones de accidentes en las que se encontró que el 80% de los accidentes de tránsito son por causa del factor humano, 13% factor entorno, y 7% por el factor vehículo.

Hay que tener en cuenta que si los vehículos fuesen perfectos y nuestra infraestructura, nuestras carreteras perfectas, pues por mucha ineficiencia del conductor no habría accidentes, y si había accidentes, las causas serían las mínimas, pero sí es cierto que el factor humano es muy determinante en los accidentes, no solamente del autotransporte, sino en general.

Es fundamental trabajar bajo una visión 0 accidentes, no queremos más muertos por accidentes de tránsito, háblese de atropellos, choques entre vehículos o dobles remolques, no queremos más agentes de tránsito donde se lastimen, dañan y ver a nuestros familiares y amigos.

Por tal razón, debe de existir una visión del problema de 360 grados, esto debido a que todos en algún momento somos peatones, conductores, ciclistas, acompañantes o usuarios del transporte público.

- **Ing. Salvador Montero Aguilar (Centro Mario Molina)**

Habló de la opinión que tuvo el Centro Mario Molina, en la cual participó en el grupo de expertos, que analizó la norma 012 de pesos y dimensiones, es un poco lo que se va a buscar, también un poco el enfoque ambiental de estas dos configuraciones que puede ser el doble remolque o el camión sencillo o el camión.

Dentro del análisis de datos que se realizaron, se puede entender que el doble remolque tiene beneficios, pero también debe de tener ciertos elementos de seguridad y debe de cumplir con requisitos, como ya lo han dicho los panelistas, no cualquier vehículo, tractocamión puede cumplir las especificaciones para poder jalar las cajas, va a ser un vehículo que pueda ser utilizado para transportar más de 60, más de 80 toneladas.

También mencionó otro aspecto importante, no sólo es la norma 02, sino también es la norma 068 de pesos y dimensiones, y de especificaciones, condiciones físico-mecánicas del autotransporte federal.

Si bien, existe esta norma, es una norma de difícil aplicación, hay diferentes entidades que piden la acreditación de equipos, la acreditación de los técnicos que hacen las pruebas, sin embargo ya es una norma de inspección visual, que es muy probable que la norma dependa de un tercero, que haga la revisión de los vehículos, totalmente en tecnologías, que se pueden utilizar para la revisión físico-mecánica de los vehículos, y pueden hacer también el monitoreo de emisiones con censor remoto. Entonces se hizó un ejercicio en las estaciones que están modificadas de la SCT, ubicadas en la carretera México-Querétaro, en ambos cuerpos de la vía, y lo importante aquí señalar, es que con la participación de policía federal y se hizo notorio que los vehículos de transporte federal, sean empresas privadas, sean empresas de ingreso mercantil, y de cualquier tipo de carga, no pasan por las estaciones si no se les da la indicación por parte de SCT o por parte de la Policía Federal, lo que vimos es que las policías federales tenían que estar en el segundo, en el tercer carril para poder llamar a los vehículos a pasar a la estación de pesos y dimensiones.

También en ese ejercicio se pudo ver las emisiones que tenían estos vehículos, en la imagen están los componentes, un equipo de censor remoto para emisiones, se puede tomar la velocidad, las emisiones de estos vehículos y junto con el registro que tenía la propia estación de pesos y dimensiones se pudieron correlacionar el peso del vehículos con las emisiones.

Entonces lo importante es señalar es que tanto tractocamiones de doble remolque, camiones con un solo remolque, ambas configuraciones pueden exceder los límites de pesos y dimensiones, no sólo son los fulles los que tienen una sobrecarga, también los camiones de un solo remolque pueden tener este acceso, y eso lo permiten las leyes, eso lo permiten las leyes a través de permisos.

Parte de las recomendaciones de grupo de expertos es, en la norma 12, también deben de haber otras normas secundarias o normas de apoyo, tienen que ver con pesos y dimensiones, con las condiciones psicomecánicas, con las emisiones de los caminos, con las condiciones de las realidades, con la clasificación de las carreteras, no sólo la norma 12, yo creo que en el ejercicio que han demostrado los Diputados y Senadores que nos han acompañado, es no sólo revisar la norma 012, sino es también revisar todo un marco regulatorio que tiene el transporte federal y el autotransporte de carga, de pasajeros, a nivel local y a nivel federal, que es un sector sobre regulado y por lo mismo, el cumplimiento a todas las leyes y normas, se vuelve complicado, en aras de tener un objetivo que es cero accidentes o evitar pérdidas humanas.

Además, hizo referencia que desde el Centro Mario Molina se trata de impulsar desde hace varios años lo que tiene que ver con el autotransporte federal, tiene que ver desde un enfoque integral, donde estén participando diferentes secretarías de estado, diferentes organizaciones, diferentes Cámaras, cada quién

aportando desde su trinchera, aportando lo que le corresponda en el aspecto de seguridad, en el aspecto de emisiones, en el aspecto de tener mejores rutas tecnológicas, las tecnologías existen de información, de monitor satelital, el "doli", que tiene posiciones de "doli" y H, que también tiene características físicas que permite el doble remolque sea más seguro.

Se requieren inversiones, se requieren incentivos hacia los transportistas y también por parte de los gobiernos se requiere una mayor vigilancia, pero también se tiene un mercado de autos usados, un mercado de autos usados que han entrado desde el 2005 por el Tratado de Libre Comercio, estos vehículos, no cumplen con una legislación ambiental y de seguridad.

También se tienen que regular este tipo de vehículos, hace falta en México una norma, una ley de máxima vehicular, no es posible que el autotransporte federal, en ciudades también tengan vehículos de más de 30 años circulando y que esté cargando 80 toneladas, o 60 ó 20 toneladas de carga, las condiciones físicas y mecánicas en nada ayudan a la seguridad.
En esta parte de enfoque integral, se tiene que modernizar la parte de organización e inspección físico-mecánica.

- **Ing. Ángel Martínez Álvarez (CESVI)**

Expuso que el Centro de Experimentación y Seguridad Vial México, tiene como misión ser un centro de investigación, experimentación y divulgación para hostilizar la cadena del valor del vehículo, minimizar las consecuencias de los agentes viales y fomentar una movilidad segura.

Como antecedentes adicionales a los argumentos que hemos escuchado a lo largo del día, y con el sustento que nos da la experiencia de haber investigado más de 4 mil 500 accidentes de tránsito, capacitado a más de 14 mil conductores, de haber trabajado con más de 200 empresas de transporte en todo el país, además de haber realizado un estudio donde revisamos que en más de 2 mil 500 investigaciones de accidentes en las que se encontró que el 80% de los accidentes de tránsito son por causa del factor humano, 13% factor entorno, y 7% por el factor vehículo.

Hay que tener en cuenta que si los vehículos fuesen perfectos y nuestra infraestructura, nuestras carreteras perfectas, pues por mucha ineficiencia del conductor no habría accidentes, y si había accidentes, las causas serían las mínimas, pero sí es cierto que el factor humano es muy determinante en los accidentes, no solamente del autotransporte, sino en general.
Es fundamental trabajar bajo una visión 0 accidentes, no queremos más muertos por accidentes de tránsito, háblese de atropellos, choques entre vehículos o dobles remolques, no queremos más agentes de tránsito donde se lastimen, dañan y ver a nuestros familiares y amigos.

Por tal razón, debe de existir una visión del problema de 360 grados, esto debido a que todos en algún momento somos peatones, conductores, ciclistas, acompañantes o usuarios del transporte público.

Primero, la seguridad antes que los intereses económicos y políticos.

La configuración vehicular de doble remolque, no es única en este país, cuando menos 10 países cuentan con este tipo de consideraciones, tal es el caso de Australia, Estados Unidos, España, que están empezando ahora, Brasil, Argentina, Sudáfrica, entre otros.

Hay países desarrollados, que aunque tienen esta configuración autorizada, son países que están muy bien calificados en seguridad vial, y reducción de riesgos de muerte por agentes de tránsito, observando que no sólo este logro es efecto de la configuración vehicular, sino de un excelente manejo de reducción de riesgos, hay que reducir los riesgos.

Contemplado desde la capacitación a los conductores, vehículos en óptimas condiciones, carreteras adecuadas y, sobre todo, la aplicación de la ley.

Caso contrario pasa en México y en Brasil, que no cuentan con dichas regulaciones y acciones, estando ambas naciones entre los diez países con más muertos por accidentes de tránsito.

El riesgo de sufrir un accidente de tránsito, siempre está existente al momento de salir de la calle, en cualquier forma de movernos, entre más viajes, mayor es el riesgo.

Esto debido a que hay más vehículos en circulación, por lo tanto, lo que se debe hacer es controlar dicho riesgo, para disminuirlo al máximo, los principales riesgos involucrados a circular con un vehículo, de grandes dimensiones son:

Factores del vehículo, velocidad, visibilidad, distancia de carga del vehículo.

Factor humano, capacitación especializada, conductores fatigados, conductores bajo el consumo de drogas, distractores al conductor.

Factor entorno, carreteras en malas condiciones, no supervisión de la carga, conductores y respeto a los límites de velocidad.

Algunas recomendaciones para controlar el riesgo en los vehículos de grandes dimensiones son:

Factor vehículo. Deben estar gobernados por medio de un dispositivo que no permita exceder el límite de velocidad específico para este tipo de vehículos, la cual no ha de ser mayor a 80 kilómetros por hora. (Se debe cumplir con la NOM 068 condiciones fisicomecánicas).

Deben de contar con un dispositivo GTS y/o telemático, que genera información sobre la conducción del vehículo, ya que sea acceso de velocidad, alteraciones, frenadas, esto con la intención de mejorar continuamente la condición del vehículo.

Deben contar con espejos cóncavos y cámaras en la parte trasera, con la intención de reducir los ángulos muertos que contienen estos vehículos.

Deben de estar en óptimas condiciones, hemos hablado de las revisiones fisicomecánicas, pero no hemos hablado de las llantas, de los vehículos, muchos de estos vehículos circulan con llantas sin ningún tipo de dibujo, esos vehículos prácticamente con 80 toneladas, a 80 kilómetros por hora es difícil, no hay quien los detenga, es imposible detenerlos en un espacio de una distancia adecuada.

Debe de contar con frenos BS y frenos de… de motor, cámara de frenado y su extensión de aire, principalmente.

Factor humano. Los conductores deben contar con la capacidad especializada y con varios años de experiencia de manejo de vehículos con semirremolque. Debe combatirse la corrupción y la ostensión de este tipo de licencias de conducir, se debe tener la certeza de que los conductores cumplen con las competencias en la condición del vehículo a conducir y que se encuentren en óptimas condiciones.

Hay una norma, una norma la ISO39,001 en 2012, de seguridad vial, esta norma es una ISO de seguridad vial, será un parteaguas y que la industria de autotransporte entre en esta norma y se certifique ella misma así como a sus conductores, esto con el objetivo no solamente del doble remolque, en general de las empresas de autotransportes, hay empresas en México que están ya en proceso de certificación.
Mtro. Manuel J Molano (IMCO)

Las estadísticas del INEGI. En 2015 reflejan que se murieron casi 5 mil personas relacionadas con accidentes de tránsito. Es el 1.1% de los accidentes. Hubo 378 mil accidentes viales, solamente el 1.1% dejó víctimas mortales.

Prohibir una modalidad de transporte no va a resolver el problema de seguridad, y sí nos va a acostar, no que importe, porque esas cifras no importan. Una vida humana vale muchísimo más.

Los incrementos de costos de transportes de mercancías, de los que han hablado la NTP y distintas entes, se traducen en una reducción del Producto Interno Bruto, entre 1.3% y 4.8% comento que de acuerdo a su cálculo, con un modelo de equilibrio general que desarrollamos en el INCO, incrementos de precios, desde 4 hasta 20% en todas las mercancías que consumen los mexicanos, esto hasta una lista por sector, eso es algo de lo que han hecho recientemente, pero nada de eso importa.

Realmente lo que importa es tener una regulación que administre riesgos.

En la estadística, reflejan que los accidentes mortales de un doble articulado es el 1% del total de víctimas, son 50 personas, 50 personas que caben en este cuarto, es inaceptable; 50 personas son muchísimas.

Si alguien le pone 110 toneladas a un full, que el tractor es de los 70, que tiene frenos mecánicos, que no está en buenas condiciones, el operador no ha dormido las últimas 48 horas, lo raro es que no pasara nada, sería lo extraño.

Buena parte de la regulación que se necesita para esto, es haciendo una lista de empresas que cumplen y de empresas que no cumplen. Y las empresas que no cumplen no deberían tener placas de servicio público federal.

EL full no es para todo el mundo, definitivamente, tiene que ser para empresas

profesionales.

- **Mtro. Roberto Martínez Yllescas (OCDE)**

Está documentado el que México, dentro del conjunto de países de la OCDE, es de los que más, en algunos aspectos, es el que más carencias exhibe en cuanto al grado de desagregación y granularidad de sobre indicadores, como por ejemplo, la incidencia de siniestros y de muertes relacionados con el transporte, con la regulación en las vialidades, esto en perspectiva internacional comparada.

Y en ese sentido, la OCDE está realizando análisis y estudios, de hecho, en el proceso de realizar un examen respecto, justamente, del sector transporte, y sobre las causalidades que explican la efectividad de las dimensiones del transporte, el peso del transporte.

Existe como problema fundamental el sobre peso en los transportes. Esto es independientemente si son de doble remolque o no.

Existe, por supuesto, el problema también del cumplimiento con los estándares de seguridad, el factor humano y esto es independiente de las dimensiones del transporte, es neutral respecto del doble remolque.

En ese sentido, es fundamental el hecho de que la autoridad encuentre los mecanismos y cuanta con nuestra organización para un aspecto fundamental, que es el de la institucionalidad en la generación de información relevante y de indicadores que sean suficientes para evaluar cuáles son los impactos en la modificación al regulación vigente, tanto por el lado del peso como por el lado de las dimensiones.

En ese sentido, nada más sírvase esta participación para adelantar que la evidencia no permite concluir que el doble remolque, o prohibir el doble remolque tenga un impacto directo y significativo en disminución del número de siniestros o el número de pérdida de vidas humanas, no porque no sea causante de estas pérdidas, sino porque desde un punto de vista técnico, científico no es linear, ni automática la causalidad existente entre las dimensiones, o por ejemplo, el doble remolque en el transporte y la incidencia en la tasa de mortalidad en las carreteras.

El grupo de expertos que ya hizo su trabajo, coincidió con muchas de sus observaciones en este sentido de que falta evidencia, puede recopilarse mejores evidencias, se pueden construir mejores indicadores.

Lo que la OCDE identifica como relevante es, el que se puedan mejorar los métodos de testeo respecto del impacto que tienen distintas medidas, por ejemplo, la difusión de los incentivos que hay para la adopción de la suspensión neumática, que en países como Australia sí ha tenido un efecto importante en el evitar el deterioro de la infraestructura pública, el pavimento de las autopistas.

La importancia también que tiene el asegurarse de que, por ejemplo, la adaptación, es un ejemplo nada más, la adopción de la suspensión neumática permite de manera más rápida la adopción de estándares cada vez más estrictos en materia de seguridad, o en cumplimiento más efectivo respecto de, vuelvo al tema de la regulación.

No es posible, el adelantar conclusiones sobre si se puede ya prohibir la circulación de doble remolque, de los fulles sin evidencia suficiente.

5.4

Reunión de trabajo de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Marina y de Estudios Legislativos Segunda.

23 de noviembre de 2016.

a) Orden del Día:

1. Registro de Asistencia.
2. Declaración de quórum.
3. Análisis de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, presentada por el Titular del Poder Ejecutivo Federal.
4. Asuntos generales.

b) Lista de asistencia:

Senadores: Javier Lozano Alarcón, Raúl Aarón Pozos Lanz, Iris Vianey Mendoza Mendoza, Juan Gerardo Flores Ramírez, Anabel Acosta Islas, Lilia Guadalupe Merodio Reza, Ismael Hernández Deras, Hilda Ceballos Llerenas, Carmen Dorantes Martínez, Andrea García García, María del Pilar Ortega Martínez, Jorge Luis Lavalle Maury, Rabindranath Salazar Solorio.

c) Aspectos relevantes de la reunión:

La reunión dio inicio con la intervención del Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, Javier Lozano Alarcón, para manifestar que se le hicieron algunos ajustes menores a la iniciativa del Ejecutivo, pero que en esencia no cambia el gran objetivo, que es reorganizar o poner en orden en la autoridad marítima nacional a partir de la distribución de facultades entre la Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por su parte el Senador Ricardo Barroso Agramont comentó que la finalidad de esta reforma es generar mejores condiciones, donde vemos que todo aquel personal de las capitanías de puerto pueda estar tranquilo, no se viene a hacer un lado a nadie sino al contrario, se viene a fortalecer una institución que viene trabajando con mucho esfuerzo, con mucha dedicación y con el fin y el único criterio de homologar y unificar esfuerzos para así poder aprovechar mejor los recursos materiales, los recursos humanos, y por supuesto los recursos económicos que van a fortalecer a estas capitanías y por supuesto los recursos económicos que van a fortalecer a estas capitanías y por supuesto a los puertos. Dejando muy en claro que el tema administrativo, de planeación, de negocios, quedará en manos de las administraciones portuarias, como actualmente se viene desempeñando.

Posteriormente, el Senador Miguel Barbosa Huerta, Presidente de la Comisión de Estudios Legislativos Segunda, hizo uso de la palabra para referir que el proyecto de dictamen propone, entre otras cosas, que la dependencia de las capitanías de puerto pase de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la Secretaría de Marina; Eso significa que esta última Secretaría , tendrá a su cargo autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales; abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos; abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos; otorgar permisos para la prestación de servicios y transporte legítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las áreas de su jurisdicción, con embarcaciones menores de acuerdo al reglamento respectivo; regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, control de tráfico marítimo y de ayudas a la navegación, entre otras atribuciones y circunstancias.

Se consideró aprobado por los integrantes de las Comisiones Unidas, en lo general y en lo particular el dictamen de reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de Navegación y Comercio Marítimo, y de la Ley de Puertos.

SENADO
PRESIDENCIA

SENADO
PRESIDENCIA

SENADO
PRESIDENCIA

SENADO
PRESIDENCIA

5.5

Décima Primera Reunión Ordinaria de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

18 de enero de 2017.

a) Orden del Día:

1. Registro de Asistencia.
2. Declaración de quórum.
3. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del orden del día.
4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación de los siguientes

Dictámenes de Iniciativas:

1. Dictamen de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se modifica el segundo párrafo del artículo 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Presentada por la Senadora Silvia Garza Galván del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, en fecha 02 de abril de 2013.
2. Dictamen de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción II, modificando el orden de las siguientes de forma sucesiva en el artículo 2° y se modifican las fracciones I, III, IV y se adicionan 4 párrafos al final del artículo 8 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Presentada por el Senador Héctor Yunes Landa del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fecha en 23 de abril de 2013.
3. Dictamen de la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley Federal de Cinematografía y el Audiovisual, presentada por la Senadora Marcela Torres Peimbert, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en fecha 04 de febrero de 2014.
4. Dictamen de la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4° de la Ley de Servicio Postal Mexicano, presentada por el Senador Humberto Domingo Mayans Canabal, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en fecha 13 de marzo de 2014.
5. Dictamen de la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 218 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, presentada por la Senadora Diva Hadamira Gastélum Bajo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en fecha 21 de octubre de 2014.
6. Dictamen de la iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión y de la Ley del Sistema Público de Radiodifusión del Estado Mexicano, presentada por la Senadora Silvia Guadalupe Garza Galván, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional , en fecha 27 de noviembre de 2014.
7. Dictamen de la las Iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversos artículos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. (contiene las 2 iniciativas presentadas por: Iniciativa por la que se reforma el artículo 5, fracción VIII y se adiciona el artículo 21 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por el Senador Óscar Román Rosas González, del Grupo Parlamentario del PRI, en fecha 11 de diciembre de 2014, Iniciativa por la que se adiciona un párrafo al artículo 12 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por la Senadora Irma Zulema Cobián Chávez, del Grupo Parlamentario del PAN, en fecha 10 de marzo de 2015, El Senador Jorge Aréchiga Ávila, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, presentó iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 5 de la ley de caminos, puentes y autotransporte federal, en fecha 09 febrero 2016.
8. Dictamen de la Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona una fracción al artículo 223 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, presentada por los Senadores Félix Arturo González Canto y Roberto Albores Gleason, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en fecha 11 de diciembre de 2014.
9. Dictamen de la iniciativa por la que se reforma el párrafo tercero del artículo 147 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, presentada por las senadoras Mely Romero Celis, Itzel Sarahí Ríos de la Mora, Angélica del Rosario Araujo Lara, Margarita Flores Sánchez, Lisbeth Hernández Lecona y Ma. del Rocío Pineda Gochi, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en fecha 19 de marzo de

2015.

10. Dictamen de la iniciativa por la que se reforma el artículo 190 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, presentada por los Senadores Miguel Romo Medina y Roberto Armando Albores Gleason, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, en fecha 03 de septiembre de 2015.
11. Dictamen de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 230 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión. Presentada por los senadores Senador Zoé Robledo Aburto y Mario Delgado Carrillo del Grupo Parlamentario de la Revolución Democrática, en fecha 10 de marzo de 2016.
12. Dictamen de la iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma el artículo 2 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, presentada por la Senadora Verónica González Rodríguez, del Grupo Parlamentario del Partido de la revolución Democrática, en fecha 26 de abril de 2016.
13. Dictamen de la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley Sobre Aeronaves y Sistemas de Aeronaves pilotadas a distancia, presentada por la Senadora Dolores Padierna Luna, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, en fecha 26 de abril de 2016.
14. Dictamen de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo y tercer párrafo al artículo 305 de la Ley Federal de Telecomunicaciones. Presentada por el Senador Sofío Ramírez Hernández del Partido Revolucionario Institucional, en fecha 08 de septiembre de 2016.
15. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 10 y 51 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Presentada por el Senador Ricardo Barroso Agramont Partido Revolucionario Institucional, en fecha 23 de abril de 2013.
16. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 3 Bis a la Ley de Aeropuertos, presentada por el Senador Marco Antonio Blásquez Salinas, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fecha 14 de noviembre del 2013.
17. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 36 de la Ley de Aviación Civil, presentada por el Senador Francisco Salvador López Brito, con el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fecha 13 diciembre del 2013.
18. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se modifican diversos artículos de la Ley de Aeropuertos, presentada por la Senadora Silvia Guadalupe Garza Galván del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fecha 13 de mayo del 2014.
19. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 55 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, presentada por el Senador Ricardo Barroso Agramont del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fecha 14 de diciembre del 2014.
20. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, presentada por el Senador Marco Antonio Blásquez Salinas, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo. Con fecha 25 de marzo del 2015.
21. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Registro Público Vehicular, para establecer la placa vehicular única, presentada por el Senador Aarón Irízar López, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fecha 23 de abril del 2015.
22. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan fracciones IV Bis y VI Bis al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y adiciona la fracción XVIII al artículo 6°, y se reforma el párrafo cuarto del artículo 42 de la Ley de Aviación Civil, presentada diversos Senadores del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fecha 05 de abril del 2016.
23. Dictamen de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo quinto del artículo 6 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por los Senadores Juan Gerardo Flores Ramírez y Jorge Aréchiga Ávila, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fecha 27 de enero 2016.

24. Dictamen de la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión y del Código Penal Federal, presentada por el Senador Arturo Zamora Jiménez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fecha 17 de noviembre de 2016.

5) Lectura, discusión y, en su caso, aprobación de los siguientes:

Dictámenes de Minutas

1. Proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, devuelto para los efectos de la fracción e) del artículo 72 constitucional. Senador Fernando Castro Trenti, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. 09 abril 2013.
2. Proyecto de decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Diputados Williams Oswaldo Ochoa Gallegos y Leobardo Alcalá Padilla, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.25 febrero 2014.
3. Proyecto de decreto que adicionaba el artículo 17 Bis a la Ley de Puertos, desechando para los efectos de la fracción d) del artículo 72 constitucional. Senador Alejandro Moreno Cardenas, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. 19 febrero 2015.
4. Proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 46, primer párrafo y 48, fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Diputado Alfonso Inzunza Montoya del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.12 marzo 2015.
5. Proyecto de decreto por el que se reforma la fracción XI del artículo 190 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión. Diputado Juan Pablo Adame Alemán del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional. 29 abril 2015.
6. Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 3, 4, 62 y 68 de la Ley de Aviación Civil. Diputado Carlos Humberto Castaños Valenzuela, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, 25 febrero 2014.
7. Proyecto de Decreto que reformaba el último párrafo del artículo 52 de la Ley de Aviación Civil. Diputada Paula Angélica Hernández Olmos, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, 09 abril del 2013.
8. Proyecto de Decreto por el que se reforman diversos artículos a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, de la Ley del Registro Público Vehicular y de la Ley Reglamentaría del Servicio Ferroviario. Dip. José Hernán Cortés Berumen, del Grupo Parlamentario del Partido de Acción Nacional, 06 diciembre 2016.

6) Lectura, discusión y, en su caso, aprobación de los siguientes:

Dictámenes de Proposiciones con Punto de Acuerdo

1. Punto de acuerdo que exhorta los titulares de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de Caminos y Puentes Federales a considerar un descuento en las casetas de peaje al transporte destinado a las actividades de recolección y distribución de alimentos por parte de los Bancos de Alimentos reconocidos como Instituciones de Asistencia Privada. Senador Héctor Larios Córdova Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
2. Punto de acuerdo que exhorta a buscar alternativas de circulación y medidas de seguridad a fin de salvaguardar la integridad de ciclistas y automovilistas, sin suprimir la utilización de la “ciclo ruta boreal”, con motivo de las obras de reconstrucción del periférico de la zona metropolitana de Guadalajara. Senador Jesús Casillas Romero Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
3. Punto de acuerdo respecto al informe de avance y estado que guarda el proceso de liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México. Senadora Dolores Padierna Luna Grupo Parlamentario del Partido Revolución Democrática.
4. Punto de acuerdo que exhorta al gobierno del estado de Coahuila a rediseñar la carretera 57, que corre de México a Saltillo, a la altura del municipio de

Arteaga, conocido como “los chorros”. Senadora Silvia Guadalupe Garza Galván. Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

5. Punto de acuerdo que exhorta al titular de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes a inspeccionar y vigilar los avances y medidas de seguridad implementadas durante la construcción de la ampliación de la autopista México-Acapulco. Senador Rabindranath Salazar Solorio Grupo Parlamentario del Partido Revolución Democrática.
6. Punto de acuerdo por el que cita a comparecer al Secretario de Comunicaciones y Transportes y a los integrantes del pleno del Instituto Federal de Telecomunicaciones, a fin de que expliquen los resultados del programa para la transición a la televisión digital terrestre. Senador Javier Lozano Alarcón Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
7. Punto de Acuerdo que exhorta a la Cámara de Diputados a destinar los recursos necesarios para la terminación del tramo San Blas-El Fuerte-Choix, correspondiente al Eje Interestatal Topolobampo - Chihuahua y que es parte importante del denominado corredor comercial Dallas Chihuahua - Topolobampo. Senador Francisco Salvador López Brito. Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
8. Punto de Acuerdo que exhorta al gobierno del estado de Nuevo León a modificar las reglas de operación de los fondos federalizados para que incluyan conceptos de movilidad urbana sustentable y puedan utilizarse para la generación de estudios, diagnósticos y proyectos, así como priorice la asignación de recursos para efecto de tener un transporte público eficaz en el estado. Senador Raúl Gracia Guzmán Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
9. Punto de Acuerdo que exhorta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a remitir un informe sobre la adjudicación del contrato para la “Coordinación Especializada del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Diversos Senadores del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
10. Punto de Acuerdo que exhorta a las secretarias de Comunicaciones y Transportes y de Gobernación a reforzar las acciones encaminadas al cumplimiento de la normatividad aplicable a autotransporte y señalización en las carreteras federales del país. Senadora Martha Palafox Gutiérrez, Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo.
11. Punto de Acuerdo que exhorta a las secretarías de Comunicaciones y Transportes y de la Función Pública, a la Auditoría Superior de la Federación y a BANCOMEXT a informar sobre el programa de entrega de televisiones digitales para el apagón analógico 2015. Senadores Juan Carlos Romero Hicks, Víctor Hermosillo y Celada, Marcela Torres Peimbert, Ernesto Ruffo Appel, Francisco Búrquez Valenzuela Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
12. Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a emitir los criterios necesarios sobre las características técnicas de diseño, construcción e instalación de los reductores de velocidad, coloquialmente conocidos como “topes”, con el objetivo de fortalecer una cultura de seguridad vial y la protección del medio ambiente. Senador Raúl Aarón Pozos Lanz Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
13. Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a reestablecer la calidad de los servicios, instalaciones y seguridad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad 6 de Guadalajara “Miguel Hidalgo y Costilla”. Senador Jesús Casillas Romero Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
14. Punto de Acuerdo que exhorta a la Comisión Nacional de los Derechos Humanos a iniciar una carpeta de queja en la que realice una investigación y valoración desde la perspectiva del respeto a los derechos fundamentales, sobre los procedimientos empleados en los aeropuertos del país en materia de decomiso de artículos considerados prohibidos o restringidos para ser portados en el equipaje de mano dentro de una aeronave. Senador Jesús Casillas Romero. Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
15. Punto de Acuerdo que exhorta a los

gobiernos de los estados de la República a considerar la implementación de infraestructura que permita el uso de bicicletas, como son los sistemas de bicicletas públicas, redes de ciclovías y biciestacionamientos; y realizar campañas informativas sobre normas de conducción segura. Senador Raúl Aarón Pozos Lanz. Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

16. Punto de Acuerdo que exhorta al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a realizar las acciones necesarias para que en la instalación de la red compartida de telecomunicaciones se priorice la cobertura de la red carretera y de caminos nacional y poblaciones de escasos recursos. Senadora Marcela Torres Peimbert. Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
17. Punto de Acuerdo por el que se recomienda a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes atender el debido cumplimiento de la circular obligatoria CO SA-09.2/13 Lineamientos para la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras aeroportuarias y al servicio de transporte aéreo. Senadora Sonia Rocha Acosta. Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
18. Proposición con Punto de Acuerdo en relación al "Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico". Senadoras María Elena Barrera Tapia, Lilia Merodio Reza, Hilda Flores Escalera, Diva Gastelúm Bajo, Cristina Díaz Salazar, Itzel Ríos de la Mora, Anabel Acosta Islas Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
19. Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a rendir un informe sobre la cantidad de vuelos que se han cancelado en este año, así como las aerolíneas responsables, rutas y las causas que suscitaron la cancelación. Senador Raúl Gracía Guzmán Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
20. Punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al titular del Poder Ejecutivo Federal, para que, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a establecer la condonación del peaje de las casetas de la Autopista del Sol, con el fin de fomentar el turismo en el estado de Guerrero. Senador Sofío Ramírez Hernández, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
21. Punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a Caminos y Puentes Federales de ingresos y servicios conexos (capufe), a analizar la viabilidad de posponer el incremento en las tarifas de peaje de las carreteras y autopistas a su cargo, vigentes desde el 30 de noviembre de 2016. Senadores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional y del Partido Verde Ecologista de México.

7) Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del siguiente dictamen del

Acuerdo Internacional :

1. Dictamen de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores América Latina y el Caribe; de Relaciones Exteriores; y de Comunicaciones y Transportes, por el que se aprueba el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federativa del Brasil, hecho en la Ciudad de México, el veintiséis de mayo de dos mil quince.

8) Asuntos generales.

Aprobación del Informe de Actividades de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, correspondiente al Primer Año de Ejercicio de la LXIII Legislatura del Senado de la República.

Aprobación del Programa Anual de Trabajo de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, correspondiente al Segundo Año de Ejercicio de la LXIII Legislatura del Senado de la República.

b) Lista de asistencia:

Senadores: Javier Lozano Alarcón, Raúl Aarón Pozos Lanz, Ángel Benjamín Robles Montoya, Juan Gerardo Flores Ramírez, Anabel Acosta Islas, Ismael Hernández Deras, Hilda Ceballos Llerenas, María del Pilar Ortega Martínez, Jorge Luis Lavalle Maury.

c) Aspectos relevantes de la reunión:

Dentro de los 54 asuntos:

Se aprobaron 22 proyectos de dictámenes sobre iniciativas, reservando 2 a petición del Senador

Ángel Benjamín Robles Montoya, sobre la iniciativa que plantea reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el dictamen que habla sobre la adición de un segundo y un tercer párrafo a la Ley Federal de Telecomunicaciones; argumentando que necesitan ser más reflexionadas.

Así mismo, se aprobaron por unanimidad 24 proyectos de dictamen sobre proposiciones con Punto de Acuerdo, la Senadora María del Pilar Ortega Martínez, citó una propuesta al dictamen número 17 (de acuerdo a la numeración del Orden del Día) la Senadora señala que se debe adicionar un segundo punto en donde no solamente exhorta a que se cumpla con la misma, sino también a que informe del seguimiento que se le ha dado al misma, dado que desde 2013 está vigente la normativa, de tal manera que no sólo queda en el exhorto, sino también en un informe de qué ha pasado con está circular. En esa misma línea, se aprobaron por unanimidad 8 proyectos de decreto, un Acuerdo Internacional, el Informe de Actividades de la Comisión y el Programa Anual de Trabajo.

Finalmente, el Presidente Senador Javier Lozano Alarcón, señaló que la comisión cuenta con un total de 15 pendientes y agradeció a sus compañeros Senadores el trabajo realizaron durante su gestión, comentando que pedirá licencia de su cargo para incorporarse el primero de febrero al equipo del gobernador electo de Puebla, José Antonio Gali Fayad.

5.6

Reunión extraordinaria de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Radio, Televisión y Cinematografía y de Estudios Legislativos.

20 de abril de 2017.

a) Orden del Día:

1. Lista de asistencia y declaratoria de quórum.
2. Comentarios de legisladores respecto al proceso de selección del aspirante a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.
3. Aprobación del proyecto de Acuerdo que contiene el formato para el desahogo de la comparecencia a la designación hecha por el Titular del Ejecutivo Federal, a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.
4. Comparecencia del candidato propuesto por el Ejecutivo Federal a ocupar el cargo de Comisionado del órgano regulador en materia de telecomunicaciones conforme al Acuerdo aprobado.
5. Presentación, discusión y, en su caso, aprobación del proyecto de dictamen relativo al nombramiento del Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones, que establece el artículo 28 Constitucional.
6. Clausura.

b) Lista de asistencia:

Senadores: Raúl Aarón Pozos Lanz, Ángel Benjamín Robles Montoya, Juan Gerardo Flores Ramírez, Marco Antonio Blásquez Salinas, Anabel Acosta Islas, Lilia Guadalupe Merodio Reza, Ismael Hernández Deras, Hilda Ceballos Llerenas, Jorge Luis Lavalle Maury, Víctor Hermosillo y Celada, Fidel Demédicis Hidalgo.

c) Aspectos relevantes de la reunión:

La comparecencia tuvo como objetivo principal el desahogo de la comparecencia del candidato a Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.

El Ingeniero Arturo Robles Rovalo, detalló que está convencido de los objetivos de la reforma de telecomunicaciones, especialmente de aquella visión de conseguir que toda la población cuente con servicios asequibles de calidad mundial y con cobertura en todo el territorio nacional. También, manifestó que es de gran responsabilidad tal encomienda, por lo que en caso de verse favorecido se compromete aportar sus conocimientos, experiencia e integridad para contribuir las atribuciones del instituto.

Finalmente, se aprobó por los integrantes de las tres comisiones que integran estas Comisiones Unidas, el dictamen sobre la designación hecha por el Ejecutivo Federal a ocupar el cargo de Comisionado del Instituto Federal de Telecomunicaciones.

5.7 Reunión extraordinaria de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con la opinión de la Comisión especial de Productividad.

27 de abril de 2017

a) Orden del Día:

1. Registro de Asistencia.
2. Declaración de quórum.
3. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del orden del día.
4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación de los siguientes

Dictámenes de Minutas:

1. Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión Especial de Productividad, respecto a la Minuta con proyecto de Decreto por el que se adiciona un inciso y) a la fracción III y se deroga la fracción II del artículo 7º de la Ley de Inversión Extranjera.

2. Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión Especial de Productividad, respecto a la Minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

3. Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión Especial de Productividad, respecto a la Minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.

5. Asuntos generales

b) Lista de asistencia:

Senadores: Raúl Aarón Pozos Lanz, Ángel Benjamín Robles Montoya, Juan Gerardo Flores Ramírez, Anabel Acosta Islas, Lilia Guadalupe Merodio Reza, Hilda Ceballos Llerenas, Carmen Dorantes Martínez, Jorge Luis Lavalle Maury, Víctor Hermosillo y Celada, Andrea García García.

c) Aspectos relevantes de la reunión:

Dicha reunión tuvo como finalidad la discusión y en su caso aprobación de tres dictámenes de Minutas, las cuales fueron:

1. Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión Especial de Productividad, respecto a la Minuta con proyecto de Decreto por el que se adiciona un inciso y) a la fracción III y se deroga la fracción II del artículo 7º de la Ley de Inversión Extranjera.

2. Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión Especial de Productividad, respecto a la Minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor.

3. Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión Especial de Productividad, respecto a la Minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.

Las minutas descritas tienen como propósito consolidar una reforma integral a los derechos de los usuarios de las aerolíneas, con el objetivo de ampliar y proteger los derechos de los usuarios frente a situaciones que les afectan directamente, como el retraso en los vuelos o sobreventa de boletos, imputables directamente a las aerolíneas.

Entre otras garantías que se establecen se encuentran el alojamiento en el hotel del

aeropuerto además de proporcionar alimentos, cuando se requiera pernocta, a su vez, transportarle en la fecha posterior que convenga el mismo pasajero, hacia el destino del cual haya sido cancelado el vuelo. Además, una indemnización al afectado que no sea inferior al 25 por ciento del precio del boleto.

Para evitar abusos en el cobro de los viajes, se apunta la obligación de los concesionarios de presentar, desde el primer momento, el costo total del boleto, impuestos incluidos. Podrán ofrecer servicios adicionales al momento de la compra, pero no realizar cargos que pretendan condicionar la adquisición del boleto a la contratación obligatoria de servicios adicionales.

Los tres dictámenes se aprobaron en votación nominal, las reformas a diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil se aprobaron con 82 votos a favor, cero en contra y cero abstenciones; las modificaciones a la Ley Federal de Protección al Consumidor con 79 votos a favor, cero en contra y cero abstenciones; y las de la Ley de Inversión Extranjera fueron avaladas con 75 votos a favor, 10 en contra y cero abstenciones.

ANEXO

Minutas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Fecha de entrada	Turno
1	Proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 46 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.	Fortalecer las facultades y atribuciones de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, ya que con el trato igualitario entre concesionarios y permisionarios, únicamente en lo concerniente a la regulación y control del pago de las tarifas por el servicio que prestan, ella ejerce un poder tal que no se posibilita el ejercicio discrecional que se le da al diferenciar entre permisionarios y concesionarios en la prestación del	Oficio 02/02/17 Recepción: 07/02/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos.
2	Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, aprobado por la Cámara de Diputados en su sesión del 27 de abril de 2017.	Facultar al Instituto Federal de Telecomunicaciones para ejercer las facultades de vigilancia en materia de derechos de las audiencias. Eliminar el régimen de la suspensión precautoria de las transmisiones y establecer los derechos de las audiencias.	Oficio 05/06/17 Recepción 05/06/17	CCyT y Estudios Legislativos.
3	Proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Requerir permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para transportar de materiales y sustancias químicas, tóxicas peligrosas o explosivas y desechos peligrosos, revocar las concesiones y permisos por incumplir con las disposiciones legales sobre su manejo y sujetar su autotransporte a los principios de responsabilidad social, seguridad pública, seguridad en las vías generales de comunicación, reposición equitativa de riesgo y daños sociales, corresponsabilidad, actualización y planeación adecuada.	Oficio 05/06/17 Recepción 12/06/17.	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
1	Iniciativa que contiene proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 53 y se adiciona un artículo 52 BIS a la Ley de Aviación Civil.	Esta Iniciativa tiene como objetivo regular cuales son las obligaciones en lo que se refiere a retrasos o anticipaciones en la hora de salida de los vuelos, así como en los casos en que, ya iniciado el vuelo, éste sea interrumpido, estableciendo los derechos que tendrá el pasajero en estos casos.	Sen. Martín Orozco Sandoval (PAN)	Oficio 18/12/12 Recepción 19/12/12	Comunicaciones y Transportes Comercio y Fomento Industrial Estudios Legislativos
	Iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.	Las reformas establecen que en servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros deberán presentarse una hora y media previa a la salida del vuelo, llevar equipaje de mano, según las condiciones establecidas por el concesionario o permisionario y documentar su equipaje dentro de los límites de peso, volumen y/o número de piezas establecidos en el reglamento y disposiciones correspondientes, y al efecto se expedirá un talón de equipaje. Por otra parte se establece que en vuelos internacionales los pasajeros deberán presentarse dos horas y media previa a la salida del vuelo, llevar equipaje de mano, según las condiciones establecidas por el concesionario o permisionario internacional y documentar su equipaje dentro de los límites de peso, volumen y/o número de piezas establecidos en las disposiciones internacionales correspondientes, y al efecto se expedirá un talón de equipaje. Así también se establece que los concesionarios o permisionarios, deberán hacer de manera pública y notoria anuncios que se puedan leer en sus mostradores de puntos de venta donde indiquen que los boletos se pueden expedir hasta dos veces a la capacidad disponible de la aeronave, respetando el orden de prelación en que se expidió el boleto de vuelo; que se informe de la posible cancelación del vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que tengan por consecuencia la	Sen. María Verónica Martínez Espinoza (PRI)	Oficio 12/06/13 Recepción13/06/13	Comunicaciones y Transportes Comercio y Fomento Industrial Estudios Legislativos

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 49 y 52 de la Ley de Aviación Civil.	Propone desalentar desconciertos e incertidumbre a los usuarios de vuelos comerciales, al evitar a sobreventa de pasajes aéreos y el incumplimiento de contrato de las aerolíneas a costa de obtener ganancias. En este sentido, establece que el contrato podrá ser prorrogado automáticamente cuando por causas de fuerza mayor o caso fortuito el vuelo se cancele o no se realice conforme a la fecha y horario estipulado. Propone, que no se podrán expedir boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave cuando estos ya hayan sido comprados por los pasajeros. Finalmente, establece que el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al cincuenta por ciento del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.	Sen. David Monreal Ávila **(PT)**	Oficio 28/11/13 Recepción2 9/11/13	Comunicaciones y Transportes Comercio y Fomento Industrial Estudios Legislativos
	Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un párrafo al artículo 53 de la Ley de Aviación Civil.	Propone adicionar un párrafo al artículo 53 de la Ley de Aviación Civil, para establecer que cuando los pasajeros no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque y se les haya denegado el mismo, o por causa misma de la presencia a destiempo, conservarán el derecho a ser transportados en un siguiente vuelo con disponibilidad o en fecha posterior convenida con el concesionario o permisionario.	Sen. Jesús Casillas Romero **(PRI)**	Oficio 05/12/13 Recepción0 6/12/13	Comunicaciones y Transportes Comercio y Fomento Industrial Estudios Legislativos

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 54 de la Ley de Aviación Civil.	Propone establecer que cuando exista retraso en el servicio de transporte aéreo por causas imputables al concesionario o permisionario, éste deberá reembolsar al pasajero un 10% del precio del boleto o billete de pasaje por cada hora de retraso, excepto cuando el transporte lo haga a título gratuito o con tarifas reducidas que no estén disponibles al público.	Sen. Jesús Casillas Romero **(PRI)**	Oficio 01/04/14 Recepción 02/04/14	Comunicaciones y Transportes Comercio y Fomento Industrial Estudios Legislativos
	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones a la Ley de Aeropuertos y a la Ley de Aviación Civil.	Propone las siguientes medidas compensatorias para los pasajeros afectados por la sobreventa de boletos de avión: - Que la aerolínea le proporcione un transporte alternativo sin costo. - Compensación monetaria por el equivalente al costo del boleto y del 50% de éste en caso de que se le haya proporcionado al afectado un transporte alternativo aéreo de la misma calidad. - Establecer que los concesionarios o permisionarios deberán difundir los derechos de los pasajeros afectados por la sobreventa, cancelación y retraso de vuelos. Asimismo, propone las siguientes medidas relativas a los protocolos de revisión en los aeropuertos, con el objetivo de brindar mayor certeza moral y ética a los usuarios: - Obligar a los cuerpos de seguridad encargados de las revisiones a identificarse ante los pasajeros. - Informar al pasajero del tipo de revisión que se le va a realizar. - Establecer que en todo momento se deberá tratar con respeto a los pasajeros. - Estipular que, en caso de maltrato, el pasajero afectado podrá iniciar un procedimiento de queja ante las autoridades correspondientes.	Sen. Adolfo Romero Lainas **(PRD)**	Oficio 26/08/14 Recepción 27/08/14	Comunicaciones y Transportes Comercio Y Fomento Industrial Estudios legislativos

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, de la Ley Federal de Protección al Consumidor y de la Ley de Aeropuertos.	La iniciativa propone incorporar como atribuciones de la SCT la facultad de difundir los derechos de los pasajeros del servicio de transporte aéreo, así como disponer las medidas necesarias para su puntual observancia en los términos de esta Ley, así como prestar apoyo a la Defensoría del Consumidor en el Transporte Aéreo para el cumplimiento de sus funciones. También se propone la creación de la Defensoría del Consumidor en el Transporte Aéreo, dependiente de la PROFECO.	Sen. Humberto Mayans Canabal	Oficio 31/03/16 Recepción 01/04/16	Comisiones Unidad de Comunicaciones y Transportes; de Comercio y Fomento Industrial; y de Estudios Legislativos.
	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión.	Reforma los artículos 60, 78, 79, 100 y 155 de la Ley Federal de Telecomunicaciones para proponer un criterio para determinar el valor del mercado de concesiones de radiodifusión, que se obtendrá de dividir el número de habitantes de una localidad, tomando los datos del INEGI, entre el número de concesiones autorizadas para prestar su servicio. Por otra parte, establece que los cambios que realicen las estaciones radiodifusoras en materia de cambio de frecuencia, ubicación, aumento de potencia y cualquier otra relacionada, serán autorizadas por el Instituto Federal de Telecomunicaciones en el término de 90 días naturales.	Sen. Aarón Irízar López **(PRI)**	Oficio 04/11/16 Recepción 07/11/16	Comunicaciones y Transportes; y de EL
	Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona un párrafo tercero al artículo 35 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	La iniciativa propone establecer que se emitan placas de identificación vehicular, dependiendo de las características y dimensiones de los vehículos automotores, remolques y semirremolques; para una adecuada visibilidad de la misma.	Sen. Jesus Casillas Romero **(PRI)**	Oficio 07/03/2017 Recepción 08/03/2017	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma los artículos 2, 6 y 63 y adiciona el artículo 63 Bis de la Ley de Aeropuertos; y reforma los artículos 5, 31 y 87 de la Ley de Aviación Civil, en materia de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos declarados saturados.	La iniciativa pretende crear una Coordinación Independiente como órgano técnico designado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuya función será la determinación de los horarios de aterrizaje y despegue, así como la asignación, control y monitoreo de los horarios de aterrizaje y despegue de los aeropuertos declarados como saturados. Esta Coordinación estará a cargo de un Coordinador General, que será independiente de las partes interesadas en el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue; y realizará sus funciones de manera neutral, transparente y no discriminatoria. Se considerará que tendrá la prioridad sobre un horario de aterrizaje y despegue el concesionario del servicio público de transporte aéreo que tuvo la asignación en la temporada equivalente anterior y la utilizó al menos en un 80% de las veces. Las cancelaciones de horarios de aterrizaje y despegue deberán hacerse antes del inicio de la temporada correspondiente. Los horarios de aterrizaje y despegue cancelados podrán reasignarse a otros concesionarios del servicio público de transporte aéreo. Aquellos horarios cancelados que conlleven la pérdida de prioridad para la temporada siguiente equivalente, se otorgarán a otros concesionarios, quienes tendrán prioridad en su asignación en caso de utilizarlos efectivamente en términos del párrafo cuarto.	Senadores de los diversos Grupos Parlamentarios	Oficio 07/03/2017 Recepción 08/03/2017	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, Segunda

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 5, fracción III; 8 y 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	La iniciativa propone eliminar las barreras existentes para quienes tienen interés y cuentan con las condiciones para prestar el servicio de transporte de pasajeros en los aeropuertos nacionales, teniendo como objetivo tutelar únicamente la seguridad en el servicio, sin limitar artificialmente la oferta o incluir requisitos que pudieran excluir de manera injustificada a potenciales competidores.	Sen. Manuel Cárdenas Fonseca	Oficio 16/03/17 Recepción 17/03/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos
	Oficio por el cual la Mesa Directiva acordó ampliar el turno de la Iniciativa con proyecto con proyecto de decreto por el que se adiciona un cuarto párrafo al artículo 92 Ter de la Ley Federal de Protección al Consumidor.	Propone reformar el artículo 92 Ter de la Ley Federal de Protección al Consumidor a fin de que tratándose de prestación de servicio de transporte aéreo civil, exista incumplimiento por causas imputables al concesionario o permisionario del servicio aéreo se considere otorgar una bonificación, ésta no podrá ser menor al veinte por ciento del billete de pasaje o boleto cuando el retraso de la hora de salida del vuelo sea mayor a treinta minutos. Asimismo, garantiza que en los casos de retraso mayores a una hora, el consumidor tendrá el derecho de cancelar su viaje, y el concesionario o permisionario la obligación de reintegrarle el costo del billete de pasaje o boleto a solicitud expresa del consumidor, en un plazo no mayor a cinco días hábiles.	Sen. Luis Armando Melgar Bravo	Oficio 06/04/17 Recepción 07/04/17	Comisiones Unidas de Comercio y Fomento Industrial, de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos.
	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 50 y 51 de la Ley de Aviación Civil.	La iniciativa propone, en caso de que un pasajero porte únicamente equipaje de mano, la aerolínea deberá aplicar un descuento adicional a la tarifa elegida por el pasajero. Además, se propone que las franquicias de equipaje en servicios de transporte internacional deberán garantizar a los pasajeros, al menos, el derecho a transportar sin cargo alguno una pieza de equipaje de mano y una maleta documentada de hasta 30 kilogramos. Cuando un pasajero porte únicamente equipaje de mano, la aerolínea deberá aplicar un descuento adicional a la	Sen. Lorena Cuéllar Cisneros (PT)	Oficio 26/04/17 Recepción 03/05/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos.

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan el artículo 118 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión y el 86 Ter de la Ley Federal del Consumidor.	La iniciativa propone que los concesionarios de redes públicas de telecomunicaciones deban suspender el servicio de llamadas telefónicas y mensajería de texto, así como la facturación a clientes en planes tarifarios con atraso de pago de un mes, quedando excluidos de suspensión los servicios de planes de datos, que por promociones del concesionario se mantengan vigentes independientemente del pago de la facturación de línea telefónica. Cuando en la renta mensual de línea telefónica se esté cargando el costo de algún equipo de telefonía o dispositivo móvil, se suspenderá el cobro por facturación del servicio de telefonía, pero seguirá aplicándose el cobro por concepto del equipo convenido entre el concesionario y el usuario. En cualquier caso, deberán realizar acciones tendientes a lograr que el usuario regularice su estado de pagos.	Sen. Carmen Dorantes Martínez **(PRI)**	Oficio 17/05/17 Recepción 19/05/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos
	Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil.	La iniciativa propone que para el servicio al público de transporte aéreo de pasajeros, el concesionario o permisionario, agencia de viajes o cualquier persona física o moral que comercialice boletos aéreos, tiene la obligación de informar con claridad y transparencia, los conceptos que se incluyen en la tarifa ofrecida, considerando elementos como asignación de asientos, condiciones de equipaje y servicios a bordo de la aeronave. Los concesionarios o permisionarios, deberán respetar las tarifas y restricciones, y serán responsables de que la información relativa a las tarifas esté permanentemente a disposición de los pasajeros. Cada tarifa deberá aplicarse en igualdad de condiciones para todos los pasajeros sin discriminación alguna.	Sen. Jorge Luis Lavalle Maury **(PAN)**	Oficio 07/06/17 Recepción 08/06/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos.

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción IX al artículo 5 y reforma el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	La iniciativa propone contar con un Centro de Atención para los usuarios de los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, que dé seguimiento a las quejas y denuncias por el incumplimiento de la normatividad aplicable a esta ley, a las normas oficiales mexicanas y al reglamento de tránsito de jurisdicción federal.	Sen. María del Roció Pineda Gochi **(PRI)**	Oficio 21/06/17 Recepción 23/06/17.	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos
	Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma el artículo 50 y adiciona el artículo 50 Bis a la Ley General de Aviación Civil.	La iniciativa propone que de manera enunciativa y no limitativa, los pasajeros con discapacidad tengan derecho a: • Recibir servicios de asistencia y apoyo que les permitan acceder en igualdad de condiciones a las instalaciones y servicios de transporte aéreo. • Solicitar sin costo adicional, asientos de primeras filas que les permitan ingresar y viajar con seguridad y dignidad. • Recibir atención prioritaria para trasladarse en las instalaciones aeroportuarias en servicios de interconexión • Solicitar que las ayudas técnicas necesarias para su movilidad e independencia sean consideradas equipaje de mano. • Viajar con un animal de asistencia, sin costo extra por equipaje; recibiendo la información necesaria para su traslado. • Los proveedores de servicio deberán proporcionar la mayor accesibilidad posible en todos sus procesos, incluyendo el acceso a la información en formatos accesibles principalmente la Lengua Mexicana de Señas y el Sistema de Escritura Braille. Así mismo deberán proporcionar ayudas técnicas tales como sillas de traslado y pasilleras para personas con discapacidad y movilidad reducida que así lo requieran. Para lo cual dispondrán de un programa permanente de capacitación y toma de conciencia sobre las personas con discapacidad y sus derechos como pasajeros.	Sen. Yolanda de la Torre Valdez **(PRI)**	Oficio Recepción 30/06/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transporte y de Estudios Legislativos

Iniciativas pendientes

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se deroga la fracción II y se reforma la fracción III del artículo 190 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión.	Tiene por objeto derogar la fracción II y modificar la fracción III del artículo 190 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, para efecto de eliminar la obligación de los concesionarios y autorizados en materia de servicios de telecomunicaciones y otros conexos para conservar los metadatos de sus usuarios por un lapso de dos años, así como para eliminar las referencias a las bases de datos conservados.	Sen. Miguel Barbosa Huerta. (PT)	Oficio 19/07/17 Recepción 24/07/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos.
	Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	La iniciativa pretende que en los "Paradores" se prohíba expresamente la venta de bebidas alcohólicas, como una medida para la prevención de accidentes. Adicionalmente, respecto a la reglamentación de los Paradores y con la finalidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tenga la capacidad para supervisarlos, ampliando dicha atribución a todas las carreteras nacionales incluyendo aquellas sujetas a concesión privada.	Sen. Yolanda de la Torre Valdez (PRI)	Oficio 02/08/17 Recepción 04/08/17.	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos de la Cámara de Senadores
	Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción V del artículo 190 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión y se adicionan los artículos 168 Ter y 368 Sexies al Código Penal Federal.	La iniciativa propone reformar la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión y el Código Penal Federal para promover acciones que inhiban el robo de celulares, a través de un enfoque que promueva la denuncia de este ilícito.	Sen. Aarón Irízar López (PRI)	Oficio 08/08/17 Recepción 09/08/17	Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos.

Iniciativas turnadas con Comisión de Puntos Constitucionales

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
1.	Iniciativa que contiene proyecto de decreto por el que se reforman y adiciona diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. En materia de derecho a la información de medios. (Telecomunicaciones).	Señala que el Estado garantizará el derecho de toda persona para adquirir, operar y administrar medios de comunicación de interés social y sin fines de lucro. Asimismo, favorecerá sus condiciones técnicas y materiales en los términos que las leyes de la materia determinen. Clasifica en el art. 28 al sector de las telecomunicaciones como área prioritaria para el desarrollo nacional. Se crea el consejo Nacional de Telecomunicaciones, y Contenidos Audiovisuales cuya función consistirá en el otorgamiento de concesiones y permisos para la utilización de sistemas de telecomunicaciones, regulación de contenidos y espacios para la difusión de programas y producción de los mismos, además de aquellas obligaciones y facultades que por mandato de la ley le sean designadas. Los integrantes del Consejo serán designados por el Senado de la República	Sen. Alejandro Encinas Rodríguez **(PRD)**	Oficio 05/02/13 Recepción 06/02/13	Puntos Constitucionales Comunicaciones y Transportes Estudios Legislativos, Primera Opinión de R.T.C.
2.	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un Apartado C al artículo 6 de la Constitución.	Propone incluir en un Apartado C, al artículo 6 constitucional, un conjunto de principios y bases que le permitan al Estado mexicano cumplir con su obligación de garantizar a los ciudadanos, el acceso a la banda ancha e internet. Con la adición que se propone se establece que para el ejercicio del derecho de acceso a la banda ancha e Internet, la Federación, los Estados y el Distrito Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán regirse por los siguientes principios y bases: el acceso a Internet, deberá ser asequible y con base en el principio de la no discriminación previsto en el artículo 1º de la Constitución; el Estado garantizará en todo momento el ejercicio de este derecho en todos los tipos y modalidades de la educación que imparta el Estado; el acceso a fuentes de información relativa a la vida privada y los datos personales, será protegido en los términos y con las excepciones que establezca la ley; el Estado fomentará el uso eficiente y responsable de Internet, para que el acceso público sea a información y comunicación de calidad en sus contenidos; y, las leyes determinarán los mecanismos necesarios para la promoción de una cultura de respeto por la privacidad y la protección de los datos e informaciones personales.	Sen. Fernando Enrique Mayans Canabal (PRD)	Oficio 20/03/14 Recepción 21/03/14	Puntos Constitucionales Comunicaciones y Transportes Estudios Legislativos, Primera

Iniciativas turnadas con Comisión de Puntos Constitucionales

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
3.	Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la fracción XXIX-C del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	La iniciativa propone facultar al Congreso para expedir leyes generales en materia de movilidad urbana sustentable y sus sistemas de transporte y desplazamiento.	Sen. Jesús Casillas Romero (PRI)	Oficio 25/11/14 Recepción 27/11/14	Puntos Constitucionales Comunicaciones y Transportes Estudios Legislativos Segunda
4.	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el párrafo 20, fracción VII del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	Tiene como objeto que las multas o desincorporación de activos, derechos, partes sociales y acciones por parte del Instituto, se ejecuten hasta que se resuelva el juicio de amparo que, en su caso se promueva, tal como sucede actualmente con la COFECE. Además, se busca que cuando el Instituto revoque o niegue la prórroga de concesiones de servicios de telecomunicaciones y radiodifusión, las mismas se ejecutaran hasta que se resuelva el juicio de amparo. Con estas modificaciones se le otorga certeza jurídica a los concesionarios de uso social, público, privado y comercial.	Sen. Aarón Irízar López (PRI)	Oficio 04/11/16 Recepción 07/11/16	Puntos Constitucionales Comunicaciones y Transportes; y de EL

Iniciativas turnadas con Comisión de Justicia

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la Ley de Expropiación, la Ley General de Bienes Nacionales y la Ley Agraria, para acelerar la ejecución del Programa Nacional de Infraestructura.	La iniciativa tiene como objetivos específicos: simplificar y transparentar el proceso expropiatorio; dar certeza jurídica a las comunidades que se vean afectadas por una expropiación y a los proyectos de infraestructura nacional y armonizar la legislación en materia de expropiaciones.	Sen. Raúl Cervantes Andrade **(PRI)**	Oficio 04/04/13 Ampliación de turno 26/11/13	Justicia Comunicaciones y Transportes Estudios Legislativos Con opinión: de Reforma Agraria
2.	Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción XIII del artículo 44 de la LFT, a fin de incluir la figura de fiscal general de las entidades federativas.	Propone incluir la figura legal de Fiscal General de las Entidades Federativas, como parte de las autoridades de seguridad pública y procuración de justicia.	Sen. Manuel Cavazos Lerma, Graciela Ortiz González, María Verónica Martínez Espinoza, patricio Martínez García y Jesús Casillas Romero **(PRI)**	Oficio 21/11/13 Recepción 22/11/13	Justicia Comunicaciones y Transportes Estudios legislativos
3.	Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción III al artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; y reforma el artículo 171 del Código Penal Federal.	Propone incorporar hipótesis de infracción con base a alcoholimetrías que son producto de estudios que sugieren las cantidades de alcohol en sangre o aire espirado bajo las cuales las personas constituyen un riesgo para la conducción de vehículos de motor. Por lo que se establece en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal las siguientes sanciones: con multa equivalente de hasta doscientos días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, a la persona que conduzca un vehículo automotor y se le detecte una cantidad superior de 50 a 80 miligramos de alcohol por cien mililitros de sangre o 0.25 a 0.40 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o bajo el influjo de drogas; con arresto administrativo inconmutable de doce a veinticuatro horas a la persona que conduzca un vehículo y se le detecte una cantidad de 81 a 130 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o de 0.41 a 0.65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado; con arresto administrativo inconmutable de veinticuatro a treinta y seis horas a la persona que conduzca un vehículo y se le detecte una cantidad mayor a 130 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o más de 0.65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado;.	Sen. Jesús Casillas Romero, Ivonne Liliana Álvarez García y Angélica del Rosario Araujo Lara **(PRI)**	Oficio 11/02/14 Recepción 12/02/14 Oficio 18/02/14 Recepción 19/02/14	Justicia Comunicaciones y Transportes Estudios Legislativos Opinión Comisión Especial de Movilidad

Iniciativas turnadas con Comisión de Trabajo

	Denominación	Sinopsis	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
1.	Iniciativa con Proyecto de decreto que reforman los artículos 223 y 224 de la Ley Federal del Trabajo y adiciona el artículo 40 Bis a la Ley de Aviación civil. .	Propone reformar los artículos 223 y 224 de la Ley Federal del Trabajo para que el tiempo total de servicios que deben prestar los tripulantes, considerado el equipo que se utilice, se fijará en el contrato de trabajo y comprenderá solamente el tiempo efectivo de vuelo, el de ruta y el de servicios de reserva, sin que pueda exceder de doscientas horas mensuales. Asimismo, el tiempo efectivo de vuelo que mensualmente podrán trabajar los tripulantes se fijará en los contratos de trabajo, tomando en consideración las características del equipo que se utilice, sin que pueda exceder de cien horas. Por otra parte, adiciona el artículo 40 de la Ley de Aviación Civil para que el tiempo total de servicios, así como el tiempo efectivo de vuelo mensual y anual que podrán trabajar los pilotos y la tripulación, serán de conformidad con los requisitos establecidos en la Ley Federal del Trabajo, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, y los que contengan las Normas Oficiales Mexicanas y Circulares Obligatorias que la	Sen. María Cristina Díaz Salazar, Félix Arturo González Canto, Lucero Saldaña Pérez, Luis Humberto Fernández Fuentes, Angélica de la Peña Gómez, Marcela Torres Peimbert, Ricardo Urzúa Rivera, Luz María Beristain Navarrete y Miguel Romo Median.	Oficio 14//03/17 Recepción 15/03/17	Comisiones Unidas de Trabajo y Previsión Social, de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, Segunda.
2.	Iniciativa con Proyecto de Decreto, por el que se reforma el artículo 216 de la Ley Federal del Trabajo y el artículo 40 de la Ley de Aviación Civil	La iniciativa pretende flexibilizar la legislación para eliminar la discriminación expresa hacia los mexicanos por naturalización y con doble nacionalidad que quieran acceder a puestos de trabajo como el de piloto de aeronave y a personas extranjeras capacitadas a laborar como técnicos especializados en la materia. En un segundo propósito se pretende integrar la legislación nacional con los estándares internacionales para garantizar el pleno ejercicio y protección de los	Sen. María Cristina Díaz Salazar, Angélica de la Peña Gómez, Marcela Torres Peimbert, Luis Armando Melgar Bravo y Carlos Alberto Puentes Salas.	Oficio 09/03/17 Recepción 15/03/17	Comisiones Unidas de Trabajo y Previsión Social, de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, Segunda.

Puntos de Acuerdo pendientes

	Denominación	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Punto de Acuerdo por el que se cita a comparecer al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que explique las razones y las implicaciones que tendrá el posible cambio de la técnica de construcción de las pistas 2 y 3 del Proyecto del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.	GPPAN	Oficio 25/01/2017 Recepción 31/01/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de acuerdo que exhorta a Caminos y Puentes Federales a remitir un informe en el que se exponga cual fue el monto recibido por concepto peaje de la Red propia y cuánto es la remuneración económica que ha generado al Gobierno Federal la Red contratada a partir del año 2013 al año 2016 a todas las carreteras del país.	Sen. Raúl García Guzmán **(PAN)**	Oficio 09/02/2017 Recepción 10/02/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a brindar las facilidades necesarias para la regularización de pistas civiles de aterrizaje para el fomento al turismo en el estado de Chiapas.	Sen. Luis Armando Melgar Bravo **(PVEM)**	Oficio 14/02/2017 Recepción 15/02/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta a la Junta de Coordinación Política a cumplimentar el acuerdo que constituye la Comisión Especial para la Atención y Seguimiento a la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.	Sen. Fernando Enrique Mayans Canabal **(PRD)**	Oficio 14/02/2017 Recepción 15/02/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta a los gobiernos de las 32 entidades federativas a fortalecer sus mecanismos de mejora regulatoria, a fin de contar con reglas claras y servicios simplificados de trámites vehiculares como alta de placas y baja; cambio de propietario; canje y reposición de la tarjeta de circulación, así como fomentar los beneficios de realizar los trámites vehiculares.	Senadores del GPPRI	Oficio 14/02/2017 Recepción 15/02/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a tomar las medidas correspondientes para garantizar un trato digno y respetuoso a los usuarios de las terminales aéreas en nuestro país.	Sen. Jesús Casillas Romero **(PRI)**	Oficio 28/02/2017 Recepción 01/03/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Procuraduría Federal del Consumidor a revisar y pronunciarse sobre la legalidad y la procedencia o improcedencia de la política de cobro adoptada por la aerolínea "Aeroméxico" por la primera pieza de equipaje documentada en vuelos entre México y Estados Unidos o Canadá y, en su caso, adoptar las medidas necesarias para su inaplicación y cancelación.	Senadores de los diversos Grupos Parlamentarios	Oficio 07/03/2017 Recepción 08/03/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes

Puntos de Acuerdo pendientes

	Denominación	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Punto de Acuerdo que exhorta al Gobierno de la República, a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, así como a su homóloga en el estado de Tlaxcala; a las Secretarías de Salud y del Trabajo y Prevención Social, a la Procuraduría Federal del Consumidor y a la Comisión Federal de Competencia Económica su intervención para verificar la operación y prestación de servicios de la empresa denominada "Autotransportes, Tlaxcala, Apizaco y Huamantla".	Sen. Martha Palafox Gutiérrez (GPPT)	Oficio 08/03/2017 Recepción 08/03/2017	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a dar pronta solución y conclusión a la obra del paso a desnivel que se construye en el tramo de la avenida Aviación a Venta Astillero, a la altura de "Technology Park", en carretera a Nogales en el municipio de Zapopan, Jalisco.	Sen. Jesús Casillas Romero (PRI)	Oficio 16/03/17 Recepción 17/03/17	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta a la Secretaria de Comunicaciones y Transportes a crear un atlas nacional de riesgo carretero y ponerlo a disposición de la población por medios digitales, como medida para prevenir la incidencia delictiva y garantizar la seguridad de los usuarios.	Sen. Carmen Dorantes Martínez	Oficio 23/03/17 Recepción 24/03/17	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta al gobernador del estado de Nuevo León a adquirir nuevos autobuses para el Sistema de Transporte Colectivo TransMetro. Asimismo, se exhorta al Director General del Sistema de Transporte Colectivo Monterrey a enviar un informe en el que se exponga cuáles son las condiciones en las que opera dicho Sistema y Cuáles son las mejoras que se pretende realizar al mismo.	Sen. Raúl Gracia Guzmán (PAN)	Oficio 18/04/17 Recepción 19/04/17	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de acuerdo que exhorta a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a enviar un informe sobre la incidencia de casos en los que los aviones comerciales no logran el procedimiento completo de aterrizaje en el primer intento en los aeropuertos del país, así como las causas reportadas para los mismos.	Patricio Martínez García (PRI)	Oficio 20/04/17 Recepción 21/04/17	Comisión de Comunicaciones y Transportes
	Punto de Acuerdo que exhorta al Gobernador del Estado de México a informar cual es el monto de la inversión y rendimiento de "OHL México" y sus subsidiarias pendientes de recuperar con cargo al Circuito Exterior Mexiquense y al Viaducto Bicentenario, así como para que se abstenga de modificar el Título de Concesión del Viaducto Bicentenario a unos meses de la elección para	Juan Carlos Romero Hicks, Marcela Torres Peimbert, Francisco Búrquez Valenzuela, Ernesto Ruffo Appel y Víctor Hermosillo y Celada (GPPAN)	Oficio 25/04/17 Recepción 26/04/17	Comisión de Comunicaciones y Transportes

Puntos de Acuerdo (para opinión)

	Denominación	Proponente	Fecha de Entrada	Turno
	Punto de Acuerdo que exhorta a la Comisión Bicamaral del Canal de Televisión del Congreso de la Unión a abrir espacios noticiosos bajo la conducción de Carmen Aristegui, se adhiera a "México Leaks" y promueva un convenio de transmisión en vivo o retransmisión diferida del citado programa de noticias.	Sen. Javier Corral Jurado **(PAN)**, Manuel Bartlett Díaz **(PT),** Roberto Gil Zuarth **(PAN)**, Daniel Ávila Ruíz, Adán López Hernández, Layda Sansores, Mario Delgado Carrillo, Isidro Pedraza Chávez, Laura Angélica Rojas Hernández, Dolores Padierna Luna y Alejandra Barrales Magdaleno **(PRD)**	Oficio 26/03/15 Recepción 30/03/15	**Junta de Coordinación Política** con opinión de: Radio, Televisión y Cinematografía, Comunicaciones y Transportes, Trabajo y Previsión Social C.E. para dar seguimiento a las agresiones contra periodistas y Medios de Comunicación.

COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SECRETARIA TÉCNICA
SOFÍA FIGUEROA TORRES

ASESORES
RICARDO ROMERO ARELLANO
ANTONIO DÍAZ ARMENDÁRIZ
JASON LÓPEZ

CONTACTO

AV. PASEO DE LA REFORMA NO. 135
TORRE DE COMISIONES, PISO 07, OF. 01
COL. TABACALERA, DELEGACIÓN CUAUHTÉMOC
MÉXICO, D.F., C.P. 06030

TEL. 5345 3000 EXT. 3227 / 5184 / 5895

EMAIL.
comunicacionesytransportes@senado.gob.mx

ESTE INFORME DE ACTIVIDADES SE TERMINÓ EN SEPTIEMBRE DE 2017, EN LA H. CÁMARA DE SENADORES.

EL CUIDADO DE LA IMPRESIÓN ESTUVO A CARGO DE LA SECRETARÍA GENERAL DE ADMINISTRACIÓN.

SU TIRAJE FUE DE 50 EJEMPLARES.