

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

ANTECEDENTES

1. En sesión celebrada el día 14 de abril del 2016, en la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, la Diputada Karina Sánchez Ruíz, integrante del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza de la LXIII Legislatura, presentó Iniciativa de reforma al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

2. Posterior a esto, el día 15 de abril del año en curso, se recibió el oficio con número D.G.P.L. 63-II-10808, en el cual la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión determinó que se turne a la Comisión de Transportes, para Dictamen.

3. Con base en lo anterior, la Comisión de Transportes procedió al análisis de la Iniciativa de reforma por adición de un párrafo cuarto al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, **resolvió desechar la iniciativa materia del presente dictamen.**

4.

CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La propuesta de reforma por adición de un párrafo cuarto al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

MOTIVACIÓN DE LA INICIATIVA

Planteamiento del problema

En México, de la misma forma que en otros países alrededor del mundo, la red carretera significa la infraestructura de transporte más utilizada. Dicha red comunica a la mayor parte de las regiones y comunidades del país.

La red carretera significa un medio de comunicación de vital importancia, para fomentar y estimular varios sectores productivos del país, desde el turismo hasta la agricultura y ganadería nacional.

México cuenta con aproximadamente 378,923 km de carreteras, que se integran por autopistas, carreteras, caminos rurales y brechas que permiten la conectividad entre prácticamente todas las poblaciones del país, con independencia del número de habitantes con que cuenten y su relevancia económica.

Las carreteras en nuestro país poseen una numeración impar de norte a sur y una numeración par de este a oeste. La numeración inicia en el noroeste del país en Tijuana, y aumenta a medida que se avanza hacia al sur y al este.

Dentro de la red carretera nacional existen los tramos concesionados, mismos que el Gobierno Federal licita, para que la iniciativa privada participe de las mismas.

La concesión de una carretera consiste en un acto mediante el cual el Estado otorga a un particular el derecho a prestar un servicio público y a explotar bienes del dominio público, durante un tiempo determinado, sujeto a diversas condiciones que pretenden preservar el interés público.

Las principales características de las concesiones carreteras, según el estudio "111 preguntas sobre concesiones de autopistas en México"¹ de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, son:

- Las concesiones son otorgadas mediante licitación pública.
- Se adjudican al participante cuya propuesta técnica y financiera cumple con los requisitos establecidos en las bases del concurso y solicita el menor monto total de recursos públicos.
- El plazo de concesión es fijo, de 25 a 30 años, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- Los proyectos ejecutivos y los estudios de impacto ambiental de las obras son entregados por la SCT a todos los licitantes.
- Los derechos de vía liberados son entregados por el gobierno al licitante ganador.
- El gobierno realiza una aportación inicial de recursos públicos a cada proyecto.
- El gobierno se compromete a efectuar una aportación subordinada, en caso necesario, para asegurar el pago de los créditos usados para la construcción de las obras.
- El gobierno establece las tarifas medias máximas a cobrar en la vía y establece las reglas para su actualización periódica según el comportamiento de la inflación, de manera que resulten acordes con la capacidad de pago de los usuarios.

- En caso de que la inversión privada se recupere antes de lo esperado, el excedente se compartirá, conforme a reglas previamente acordadas, entre el concesionario y Banobras, en su calidad de aportante de recursos públicos al proyecto.

De las carreteras federales, uno de los mayores problemas que las rige son las constantes obras de mantenimiento, ampliación o construcción de las mismas. Estas obras afectan directamente al usuario, en tiempo, e incluso llegan a poner en peligro la vida de estos, ya que algunas tienen baches, zanjas o deslaves, que podrían provocar accidentes fatales.

Existen tramos carreteros que están en constante mantenimiento, por ejemplo la carretera México - Querétaro, de la cual los usuarios manifiestan su desagrado, ya que continuamente se encuentra en reparación afectando constantemente el tránsito. Asimismo, los costos siguen siendo los mismos y con el paso del tiempo han aumentado.

Otro ejemplo, es la autopista México - San Luis Potosí, la cual es conocida no gratamente por los usuarios como una vía altamente peligrosa, debido a la gran cantidad de desperfectos con los que cuenta.

En nuestro país, el promedio de las tarifas por transitar las vías federales de cuota oscila entre el 1.46 pesos por kilómetro, de acuerdo con la SCT.

Sin embargo, existen algunas autopistas que rebasan este promedio de tarifa. A continuación se enumeran las diez más costosas del país:



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA
INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE
CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627)

Autopista	Longitud (Km)	Precio (Pesos)	Costo/Km	Empresa que la maneja
Libramiento de Tecpan (Guerrero)	4.4	28	6.4	Omega
Perote Bandarilla y Libramiento de Xalapa Ver.	59.6	238	4	Isolux
Tecate-Tijuna y Lib. De Tecate BC.	29.8	105	3.5	IDEAL
México -La Marquesa	22.0	72	3.3.	Pinfra
San Martín Texmelucan-tlaxcala (Tlaxcala-Puebla)	19.4	60	3.0	Pinfra
Monterrey Saltillo y Lib. Norponiente de Saltillo	49.8	143	2.9.	Isolux
Ávila Camacho-Tihuatlán (Pue.Ver)	48.1	134	2.8	ICA, FCC
Ecatepec Pirámides (Edo. Mex)	22.2	61	2.8	Pinfra
Armería Manzanillo (Colima)	47	123	2.6	Pinfra
Peñon-Texcoco (Edo. Mex)	16.2	41	2.5	Pinfra



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627)

Por lo anterior, en el Grupo Parlamentario Nueva Alianza pugnamos por condiciones más justas para los usuarios de las autopistas federales concesionadas, mismas que deberán tener tarifas racionalizadas de acuerdo al mantenimiento u obras con las que cuenten en el momento, mismas que generan un deterioro a los usuarios.

Argumentación

El artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la libertad de tránsito como un derecho humano, el cual posee toda persona dentro del territorio nacional y que a la letra dice:

Artículo 11. Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, **viajar por su territorio** y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

Las y los Diputados de Nueva Alianza estamos convencidos de la importancia de garantizar el derecho al libre tránsito, para lo cual el Estado tiene la obligación de brindar servicios carreteros seguros, en buen estado a precios accesibles para las y los mexicanos.

El Estado es garante del otorgamiento de las concesiones y permisos a que se refiere la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal como lo señala la fracción tercera del artículo 5 de la mencionada legislación:

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

Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal, las siguientes atribuciones:

III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;

De la misma forma, el citado artículo pero en la fracción cuarta menciona que es competencia de la Secretaría vigilar que los caminos cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes:

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes;

Dicho lo anterior, consideramos de vital importancia legislar para que el Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, establezca las condiciones justas para los usuarios en casos de que las carreteras y autopistas concesionadas se encuentren en obras de mantenimiento, reparación o

ampliación, brindando costos menores a los establecidos, esto en razón del daño y retardo que le ocasiona al mismo estas actividades.

Según el estudio de la CEPAL, "Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectivas", la concesión carretera se ha convertido en un importante mecanismo para atraer financiamiento y gestión privados a dicho sector en América Latina.

El mismo documento señala que: "las carreteras representan una de las áreas de infraestructura de transporte en que ha habido una extensa aplicación de dicho concepto de inversión, conservación y manejo de carácter gerencial durante un largo plazo, en que los costos incurridos por el concesionario se recuperan mediante el cobro de peaje, en algunos casos complementado con otros ingresos, particularmente aportes fiscales".

La empresa española OHL ha señalado en diversas ocasiones que construir carreteras por concesión en América Latina ya dejó de ser una simple tendencia; ahora es la norma, desde México hasta el cono sur.

De acuerdo con autoridades e inversionistas privados, las inversiones que realizaron en concesiones viales a partir de 2010 en América Latina superan los US\$38.000 millones de dólares en ocho de los principales países de la región (Brasil, México, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Argentina).

Las y los diputados de Nueva Alianza entendemos la importancia de las actividades de mantenimiento en las autopistas federal, por ello consideramos importante legislar en esta materia para que los menos afectados de estas maniobras sean los usuarios, garantizando así la utilización de las mismas sin



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627)

menoscabo de los derechos de los consumidores, que en todo momento buscan seguridad, rapidez en ellas.

Derivado de lo anterior, los diputados del Grupo Parlamentario Nueva Alianza presentamos la iniciativa que busca garantizar tarifas justas para los usuarios en las autopistas federales concesionadas, mediante el establecimiento, por parte de la SCT, de lineamientos que ajusten los costos, debido a obras de mantenimiento, reparación o ampliación de las mismas.

Al ser las autopistas y carreteras federales un instrumento necesario y de vital importancia para los diversos sectores productivos del país, es necesario brindar tarifas justas para poder utilizarlas de mayor forma.

Fundamento Legal

Por las consideraciones expuestas, en nuestra calidad de diputado federal integrante del Grupo Parlamentario Nueva Alianza de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6 numeral 1,77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del Pleno de esta Soberanía, la iniciativa con proyecto de

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO AL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Artículo Único. Se adiciona un párrafo cuarto al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627)

Artículo 23...

...

...

Durante la consturcción o reconstrucción, así como durante la realización de los trabajos de urgencia y de mantenimiento y de los trabajos definitivos a que se refiere el presente artículo, se deberán ajustar las tarifas para el cobro de las carreteras y puentes a concesionados, en beneficio de los usuarios para las molestias que la obra ocasiona, de conformidad con los lineamientos que para tales efectos emita la Secretaría.

TRANSITORIOS

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

Segundo. La Secretaría de Comunicaciones y Tranposrtes emitirá los lineaminetos a que se refiere el artículo 23, dentro de los 90 días hábiles siguientes al de la publicación del presente decreto.

Dado en la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión a 7 de marzo 2016

CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN

PRIMERA: Son inoperantes las argumentaciones y la fundamentación que vierte la C. Diputa Karina Sánchez Ruíz, integrante del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza, al argüir que se debe garantizar el libre tránsito, para lo cual el Estado

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA
INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE
CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627)

tiene la obligación de brindar servicios carreteros, seguros, en buen estado a precios accesibles para las y los mexicanos en atención a lo que dispone el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Lo anterior es inatendible toda vez que el derecho que consagra la norma constitucional (refiriéndonos al artículo 11) no consiste en el derecho de libre tránsito en **automóvil**, sino en el derecho que tiene “*todo hombre*”, es decir toda persona en cuanto a la posibilidad de entrar, salir viajar y mudar su residencia en la República sin que para ello requiera de documentación alguna que así lo autorice, pero siempre refiriéndose al desplazamiento o movilización del individuo, sin hacer alusión en lo absoluto al medio de transporte. Por tal motivo, ha de considerarse que la garantía del libre tránsito protege al individuo únicamente, no a los objetos o bienes en general; por lo tanto, una autopista no le cuanta el derecho a cualquier individuo que transite por ella.

Cuanto más que no precisa en el libelo de la iniciativa el porqué el artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal transgrede lo dispuesto por el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Bajo ese contexto la iniciativa no cumple con lo dispuesto por el 78 fracción IV del Reglamento de la Cámara de Diputados, al no establecer con precisión los argumentos que la sustente con fundamentación.

SEGUNDA: Por otra parte, es preciso referir que para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales se requiere de una “**concesión**”.

De acuerdo con el artículo 7º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, las **concesiones** se otorgarán mediante concurso público. La Secretaría

de Comunicaciones y Transportes expedirá convocatoria pública, la cual se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra.

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

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

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

- I. Nombre y domicilio del concesionario;
- II. Objeto, fundamento legales y los motivos de su otorgamiento;
- III. Las características de construcción y las condiciones de conservación y operación de la vía.
- IV. **Las bases de regulación tarifaria para el cobro de las cuotas en las carreteras y puentes;**
- V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios,
- VI. El periodo de vigencia;
- VII. El monto del fondo de reserva destinado a la conservación y mantenimiento de la vía;

- VIII. Las contraprestaciones que deben cubrirse al gobierno Federal, mismas que serán fijadas por la Secretaría
- IX. Las causas de revocación y terminación.

Bajo ese tenor, se infiere que una vez otorgada la concesión ya sea para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, ésta genera una serie de derechos y obligaciones al particular; por lo tanto, las bases de regulación tarifaria para el “cobro” de las cuotas en las carreteras y puentes, se consideran como un “derecho” adquirido por el particular al haber obtenido la concesión, consecuentemente el disminuir las cuotas de peaje generarían un quebranto al principio general de derecho conocido por el nombre de <<garantía de audiencia>> consagrada en el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

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

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



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627)

Por todo lo expuesto, esta dictaminadora considera improcedente la iniciativa presentada por la Diputada Karina Sánchez Ruíz, pues la misma contravendría lo dispuesto por el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y lo establecido por los artículos 6, 7 y 15 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Por las consideraciones expuestas y fundamentado en la fracción II de artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los artículos 39 y 45 párrafo sexto, inciso f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, los Artículos 87 y 88 del Reglamento para el Gobierno Interior del propio Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y los Artículos 82, 84 y 85 del Reglamento de la Cámara de Diputados, los Diputados integrantes de la Comisión de Transportes, sometemos a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea la presente iniciativa, el siguiente

ACUERDO

PRIMERO. Se desecha la iniciativa de reforma por adición de un párrafo cuarto al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por la Diputada Karina Sánchez Ruiz, del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza, el día 14 de abril del 2016.

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

Palacio Legislativo de San Lázaro. Ciudad de México, 13 de septiembre de 2016.



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627).

DÉCIMA REUNIÓN ORDINARIA 13 SEPTIEMBRE 2016.

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













CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627).

DÉCIMA REUNIÓN ORDINARIA 13 SEPTIEMBRE 2016.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA SECRETARIO GRUPO PARLAMENTARIO MC.	<i>[Handwritten signature]</i>		
 DIP. CYNTHIA GISEL GARCÍA SOBERANES SECRETARIA GRUPO PARLAMENTARIO PES.			
 DIP. MARÍA GUADALUPE ALCANTARA ROJAS INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.	<i>[Handwritten signature]</i>		
 DIP. HÉCTOR JAVIER ÁLVAREZ ORTIZ INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.	<i>[Handwritten signature]</i>		
 DIP. TANIA VICTORIA ARGUIJO HERRERA INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRD.	<i>[Handwritten signature]</i>		
 DIP. JOSÉ ERANDI BERMÚDEZ MÉNDEZ INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN.	<i>[Handwritten signature]</i>		
 DIP. OMAR NOÉ BERNARDINO VARGAS INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PVEM.	<i>[Handwritten signature]</i>		
 DIP. VITALICO CÁNDIDO COHETO MARTÍNEZ INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.			
 DIP. PEDRO LUIS CORONADO AYARZAGOITIA INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI.	<i>[Handwritten signature]</i>		
 DIP. MARÍA ANTONIA CÁRDENAS MARISCAL INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO MORENA.			



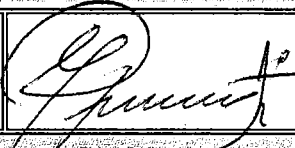





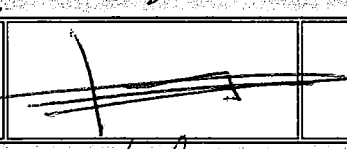

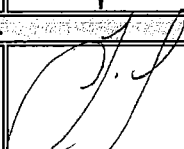

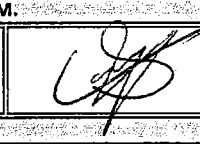


CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (EXP. 2627).

DÉCIMA REUNIÓN ORDINARIA 13 SEPTIEMBRE 2016.

NOMBRE		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. MARÍA CRISTINA TERESA GARCÍA BRAVO			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRD:				
	DIP. PEDRO GARZA TREVIÑO			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN:				
	DIP. ALEJANDRA GUTIÉRREZ CAMPOS			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN:				
	DIP. FRANCISCO JOSÉ GUTIÉRREZ DE VELASCO URTAZA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN:				
	DIP. ELÍAS OCTAVIO IÑIGUEZ MEJÍA			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PAN:				
	DIP. MARIO MACHUCA SÁNCHEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PVEM:				
	DIP. CHRISTIAN JOAQUÍN SÁNCHEZ SÁNCHEZ			
INTEGRANTE GRUPO PARLAMENTARIO PRI:				