HONORABLE ASAMBLEA:

Las suscritas diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México y del Partido Revolucionario Institucional de esta Sexagésima Legislatura de este Congreso del Estado, en ejercicio de nuestro derecho de iniciativa consagrado en el artículo 53, fracción III, de la Constitución Política Local, y en el artículo 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, sometemos a consideración de esta Soberanía, PROPUESTA CON PUNTO DE ACUERDO PARA QUE ESTE PODER LEGISLATIVO EMITA UN ATENTO EXHORTO AL EJECUTIVO DEL ESTADO, CON EL PROPOSITO DE QUE ABORDE Y DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA EN TORNO AL AUMENTO DEL COSTO DE LA CASETA DE COBRO DE LA AUTOPISTA SANTA ANA-ALTAR, sustentando la presente iniciativa en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Las autopistas de cuota han sido eje fundamental en el desarrollo económico del país durante los últimos cincuenta años, ya que han integrado y comunicado a diversas zonas y regiones, lo que ha facilitado su comunicación con el resto del país. En México la red de autopistas, al igual que en otros países que cuentan con sistemas de carreteras de cuota, ofrece a los usuarios ahorros en tiempos de recorrido, consumo de combustibles y desgastes de vehículos.

Esta red está operada en México por Caminos y Puentes Federales (CAPUFE), organismo encargada de la administración, mantenimiento y construcción de las autopistas de México, de esta manera opera una red propia y algunas de las autopistas concesionadas a particulares y/o gobiernos de los estados

.

Las carreteras de cuota están integradas en tres redes:

1) La red a cargo de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE).
2) La red FARAC, integrada por las vías rescatadas en 1997, más las que han entrado en operación a partir de 1998.
3) La red concesionada formada por autopistas construidas entre 1989 y 1994 que fueron concesionadas a particulares, gobiernos estatales e instituciones financieras.

En cuanto a su administración, presupuesto y operación, funcionan de manera diferenciada.

En Sonora la carretera de cuatro carriles que va desde Estación Don-Nogales es parte del llamado corredor México-Nogales con ramal a Tijuana, dicha carretera ha sido elemento indispensable para el desarrollo comercial y económico no sólo de nuestro estado sino del país en general, ya que representa un eslabón entre nuestro país y la principal economía mundial los Estados Unidos de Norteamérica.

A mediados de los años ochentas durante el sexenio de Rodolfo Félix Valdés, se anuncia la construcción en nuestro Estado de dos carriles más en

la Carretera Federal Número 15; en el imaginario colectivo se creyó que *"esta obra significaría además de un paso importante hacia la modernidad, mayor seguridad para las miles de familias sonorenses y mexicanas que transitan día con día a partir de su construcción y que además contribuiría para aumentar la fluidez en las actividades productivas".*

El gozo inicial por esta obra se convirtió en irritación y rechazo por el establecimiento de casetas de cobro en Hermosillo, Cajeme, Fundición y Estación Don; esta medida significo *"(…) un duro golpe para la economía de quienes anteriormente transitábamos con toda libertad por la Carretera Federal, violentándose en nuestro perjuicio las disposiciones contenidas en los Artículos 11 y 31, Fracción IV de nuestra Carta Magna, pues se nos impide viajar libremente por nuestro Territorio, al no contar con una ruta alterna o de las llamadas "Carreteras Libres".*

Evidentemente, la construcción de carreteras de cuota en el Estado no solo ha traído la promesa del progreso y el desarrollo, asociados a estos beneficios, se han generado importantes movimientos de protesta por los abusos y atropellos que su instalación y operación ha ocasionado en contra de los derechos de los ciudadanos sonorenses. Tal es el caso que nos ocupa en esta ocasión.

La emergencia de un conflicto social en la región del Rio Altar, que ha generado movilizaciones y protestas, a raíz de un ilegal y arbitrario aumento a la tarifa de peaje de la caseta de cobro del tramo carretero Santa Ana Altar, a puesto en la mesa de discusión un viejo tema que afecta a miles de sonorenses y ciudadanos mexicanos y extranjeros que cruzan por nuestro estado por las

llamadas carreteras de cuota, sobre la legalidad de la existencia de *“casetas de cobro”* en las carreteras del estado de Sonora, y sobre las violaciones a los derechos ciudadanos que ello implica, respecto del libre tránsito por las carreteras al no existir una carretera libre federal alterna.

Esta soberanía en anteriores legislaturas ha registrado importantes antecedentes en relación con la problemática de las carreteras de cuota en el Estado, en el año 2007 se presentaron dos exhortos al Ejecutivo, Por una partes se solicitaba la simplificación de los trámites administrativos relacionados con el libre tránsito de residentes en las casetas instaladas en la autopista “Estación Don-Nogales” y por otra parte, la implementación de un descuento o tarifa preferencial en el peaje de la Carretera de Cuota Santa Ana-Altar.

En el año 2010, la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales entro en el análisis de varias iniciativas sobre el mismo tenor y resolvió de la siguiente manera:

> (…) *“Asimismo, derivado de las reuniones de esta Comisión celebradas los días 13 y 20 de abril del año en curso, se resolvió adicionar un punto al presente Acuerdo, mediante el cual se exhorte al titular del Poder Ejecutivo Estatal, para que instruya a la Secretaría de Hacienda, a efecto de que se autorice el libre tránsito de los sonorenses por la caseta ubicada en la carretera Santa Ana-Altar, la cual se encuentra bajo su administración, a través de un Fideicomiso Público, con el sólo requisito de presentar una identificación oficial. Lo anterior, en atención a que se considera que el cobro que se realiza en la misma resulta excesivo y desproporcionado en relación a la cantidad de kilómetros de la misma, además de que la ruta alterna que existe para evitar dicho cobro, representa tener que recorrer 32 kilómetros más de los que se recorrería por la carretera de cuota, lo cual repercute en la economía de los sonorenses y se constituye como un impedimento para el crecimiento económico de la región”.*

Ahora bien, esta Comisión reconoce que las autopistas y puentes de cuota han sido un factor importante en la definición de estrategias de financiamiento para el desarrollo carretero de nuestro país, lo cual ha sido factor substancial en la creación de una infraestructura carretera indispensable para la comunicación e integración con diversas regiones de nuestro país, y facilitar su articulación económico-social con el resto de la República, es igualmente cierto que, existe un exceso en el número de casetas de cobro que operan la carretera federal número 15 en la Entidad, causándose un malestar general en la población lo cual ha desembocado en múltiples manifestaciones públicas de rechazo a tal situación.

En el mismo sentido, en el mes de marzo de este año, los diputados federales, pertenecientes al Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentaron ante el pleno del Congreso de la Unión, iniciativa con punto de acuerdo solicitando que diversas comisiones y dependencias federales aborden de manera seria y oportuna la problemática referida en relación con la legalidad y los conflictos generados a partir de la instalación de casetas de cobro en las carreteras de la entidad.

Ahora bien, recientemente el problema de las carreteras de cuota emerge con una nueva edición, el pasado 16 de agosto, la caseta de cobro “El Ocuca” ubicada en el tramo carretero Santa Ana-Altar, operada por la empresa PINFRA (Promotora y Operadora de Infraestructura S.A.B. de C.V.) incrementó súbitamente y de manera ilegal las tarifas de peaje, de $64.00 a $93.00 para automovilistas.

Este es el último de tres aumento en lo que va del año, el primero de ellos ocurrió el mes de enero al subir de $61.00 a $64.00, posteriormente incremento de $64.00 a $66.00, y finalmente el 16 de agosto se incrementó la tarifa de $66.00 a $93.00 logrando un aumento acumulado en ocho meses del 52%.

Esta medida ha provocado un enorme rechazo y consecuentemente movilización y resistencia inmediata ante el duro golpe para la economía de quienes cotidianamente transitan por esta carretera, dado que no existe otra vía alterna que permita viajar con un mínimo de seguridad, pues es de todos conocido el problema de inseguridad que presenta la carretera Altar – Tubutama – Magdalena - Santa Ana. Como representantes populares elegidos por los ciudadanos que en este momento ven afectados sus derechos al libre tránsito y en su economía consideramos justo y necesario dar marcha atrás con este desproporcionado aumento.

La carretera Santa Ana-Altar pertenece a la Red de Autopistas Concesionadas, integrada por autopistas construidas sobre todo entre 1989 y 1994; están concesionadas a particulares, gobiernos estatales o instituciones financieras; son relativamente nuevas, con excepción de concesiones otorgadas para lograr objetivos financieros. Están concesionadas a terceros para pago de créditos y recuperación de inversiones, pero la propiedad es patrimonio nacional; sus tarifas son autorizadas por Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) bajo reglas específicas; su presupuesto es autorizado por el Comité Técnico de cada fideicomiso de administración de la concesión y las decisiones las toma el propio Comité Técnico de Fideicomisos de Administración.

La autopista Santa Ana-Altar es una autopista de cuota de jurisdicción federal, que tiene una longitud de 73.0 kilómetros; inicia en el kilómetro 0+000 al 73+000, con origen en Santa Ana, de la carretera federal número 2. Cuenta con dos carriles en cada sentido y una caseta de cobro denomina por CAPUFE como “El Ocuca”. No cuenta con ningún otro servicio para la atención a los usuarios, como áreas de descanso, sanitarios, tiendas, expendio de alimentos o bebidas, servicio de comunicación en caso de emergencia, etc.

La carretera forma parte del corredor México-Nogales, ramal Tijuana, que es la única alternativa para llegar por tierra del Estado de Sonora a Baja California. Esta carretera, empezó su operación hace diez años como una vía libre hasta febrero de 2006 cuando se convirtió en carretera de cuota.

Es un importante corredor de largo recorrido para carga que permite la conexión entre el centro del país y la frontera noroeste, además de comunicar a los estados de Arizona y California. También es una primordial vía de comunicación al interior del Estado al conectar importantes ciudades como Hermosillo con San Luis Rio Colorado, Caborca, Altar, Pitiquito, entre otras.

Es incuestionable la importancia estratégica de esta carretera en el comercio de la zona norte y noroeste del país.

De acuerdo a las condiciones actuales de la carretera, se estima un ahorro promedio de 47 minutos (la mitad del tiempo), con respecto a la vía libre ruta alterna (ruta de las misiones) al desplazarse entre Santa Ana y Altar. Además

la vía libre tiene restricciones de paso para vehículos pesados y es ineficiente para el desplazamiento de automóviles ya que cruza 5 poblados durante su trayectoria.

La composición vehicular del tramo carretero en donde los automóviles representan el 55.4% del total de unidades que circulan, y los camiones representan el 33.8%, aunado al hecho de que el tránsito de camiones se ha mantenido. Es necesario destacar que este desproporcionado aumento afecta de manera importante al autotransporte de carga, particularmente a las empresas locales y a los particulares que cuentan con estas unidades.

Con el propósito de modernizar la carretera cuatro carriles, la SCT otorgó al Gobierno del Estado una concesión por 30 años, a partir del 16 de Agosto de 2005, para operar, explotar, conservar y mantener el tramo Santa Ana-Altar, de 73 km, de la carretera federal número 2.

Con fecha 1º de agosto de 2006, el Gobierno del Estado de Sonora y Zonalta S.A.B. de C.V. celebraron el ***Contrato Sonora*,** el mencionado es un contrato de construcción, modernización, operación, conservación, mantenimiento y transferencia por virtud del cual el Gobierno del Estado se obligó a transmitir en favor de Fideicomiso los derechos de cobro, y Zonalta se obligó a:

I.- Construir las obras necesarias para ampliar a 10.5 metros el cuerpo derecho del tramo Santa Ana-Altar, así como operar, conservar y mantener este último; y

II.- Ampliar a 12.0 metros de corona la sección del Tramo Altar-Pitiquito de la carretera federal número 2 en el Estado de Sonora.

Conforme al **Contrato Sonora** celebrado entre el Gobierno del Estado y la concesionaria Zonalta S.A.B. de C V., las tarifas de la carretera de cuota se ajustarán de manera ordinaria anualmente durante los primeros días del mes de enero de cada año, con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) más reciente, además, en el supuesto de que el INPC se incremente en un 5% o más en cualquier momento, la compañía tiene derecho de ajustar sus cuotas de peaje en la misma proporción a fin de contrarrestar los efectos de la inflación. Sin embargo, la compañía no puede ajustar las cuotas antes de que hayan transcurrido tres meses desde el último ajuste. La Compañía también tiene el derecho de otorgar descuentos sobre las cuotas de peaje y establecer distintas cuotas dependiendo de la hora del día, la época del año y el tipo de vehículo, siempre y cuando no se excedan las tarifas autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Es necesario señalar que en el caso de las carreteras que forman la Red de autopistas concesionadas, aunque están concesionadas son patrimonio nacional, por lo tanto sus tarifas son autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) bajo reglas específicas; su presupuesto es autorizado por el Comité Técnico de cada fideicomiso de administración de la concesión y las decisiones las toma el propio Comité Técnico de Fideicomisos de Administración.

El decreto que autoriza la constitución de un Fideicomiso Público denominado “Fideicomiso Carretera Santa Ana-Altar” publicado en el Boletín Oficial No. 39, secc. III tomo CLXXVI, con fecha 14 de noviembre de 2005, establece:

Artículo 4: "El Fideicomiso contara con un Órgano de gobierno que será el Comité Técnico y se integrará por los siguiente miembros:

I.- Un Presidente que será el Gobernador del Estado;

II.- Un Vicepresidente que será el Secretario de Infraestructura Urbana y Ecología, quien suplirá las ausencias del presidente;

III.- Un Secretario Técnico que será el Secretario de Hacienda; y

IV.- Como Vocales: El Director General Jurídico del Estado, el Coordinador Ejecutivo de la Comisión Estatal de Bienes y Concesiones y el Director General de la Junta de Caminos del Estado de Sonora.

Sin embargo, con fecha 31 de octubre de 2006, el Gobierno del Estado y Zonalta celebraron el convenio modificatorio al Contrato Sonora, con la finalidad de precisar varios términos del contrato, entre ellos la constitución del Comité Técnico.

De acuerdo con la Cláusula Décimo Novena del Contrato de Concesión en su punto 2.5.12 relativo al Comité Técnico, el inciso "a" establece que la integración del Comité:

"A partir de esta fecha y hasta la fecha en que se lleve a cabo la primera emisión, el Comité Técnico estará integrado por 5 miembros, de los cuales 4 serán designados por el Fideicomitente y el restante será designado por el Gobierno del Estado".

En relación con las Atribuciones del Comité Técnico el punto *2.5.13* de la Clausula Vigésima del *"Contrato Sonora"*, establece:

(...) 8. Autorizar incrementos a las cuotas que se cobren en las Casetas de Peaje, por abajo del incremento que corresponda conforme al inciso (b) de la Cláusula Sexta, o bien reducciones a las cuotas que se cobren en la Caseta de Peaje, requiriéndose en ambos casos además:

I.- La opinión favorable de un tercero independiente respecto del efecto positivo que tendría en el ingreso total de la Carretera de Cuota el no incrementar las

tarifas hasta el monto máximo permitido bajo el Contrato Sonora y la Concesión; y
II.- El consentimiento expreso del Fideicomitente.

Respecto de las revisiones tarifarias, estas se harán de conformidad con lo establecido sobre el particular en la Cláusula Sexta del Fideicomiso y en el Contrato Sonora. Para tales efectos, el Operador deberá:

I.- Elaborar y entregar al Gobierno del Estado y a Zonalta, dentro de los primeros 5 (cinco) Días Hábiles del mes de enero de cada año calendario, el análisis y la documentación que sustente cualquier ajuste de tarifas procedente conforme al Contrato Sonora;
II.- Solicitar al Gobierno del Estado cualquier ajuste de Tarifas sustentado en el análisis y documentación referida en el numeral anterior, dentro de los 5 (cinco) Días Hábiles siguientes a aquél en que sea requerido por escrito por el Fiduciario Emisor;
III.- Elaborar y entregar al Gobierno del Estado dentro de los 10 (diez) Días Hábiles siguientes a aquél en que el Fiduciario Emisor le notifique por escrito que el INPC ha sufrido un incremento de 5% o más respecto del INPC considerado para el último ajuste tarifario, el análisis y la documentación que sustente cualquier ajuste tarifario que resulte procedente en términos del Contrato Sonora; y
IV.- Aplicar en la Carretera de Cuota las tarifas vigentes conforme al Contrato Sonora y al Anexo "H" del Fideicomiso, actualizado de tiempo en tiempo.

El Operador requerirá el consentimiento del Gobierno del Estado y del Comité Técnico para poder autorizar un incremento inferior al mencionado en el primer párrafo de este inciso. El Comité Técnico sólo autorizará incrementos inferiores al mencionado en caso de que:

I.- Se cuente con la opinión favorable de un tercero independiente respecto del efecto positivo que tendría en el ingreso total de la Carretera de Cuota el no incrementar las tarifas hasta el monto máximo permitido bajo el Contrato Sonora; y

II.- Se cuente con el consentimiento escrito de Zonalta. De otorgarse dicho consentimiento, Zonalta deberá informar a la Agencia Calificadora de ello y, en su caso, a las autoridades competentes.

Los anteriores son solo algunos datos que forman parte de la documentación que se ha producido con motivo de la concesión de la carretera Santa Ana-Altar, esta documentación, publica por cierto, ha sido el mejor argumento para legitimar la respuesta de la ciudadanía a esta medida que consideran un atropello a sus derechos y a la economía de toda la región.

En este sentido, el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional a través de su Coordinador, hizo llegar al Secretario de Gobierno oficio mediante en el cual se solicitan copia del expediente que contiene el contrato de Fideicomiso, el contrato celebrado con la empresa ZONALTA S.A.B de C.V., así como toda la información de referencia para fijar las tarifas en ese tramo carretero. Lo anterior, con fecha de recibido en la Secretaria del 23 de agosto del presente año y en donde cabe aclarar, que no se ha recibido respuesta alguna por parte de dicha dependencia.

Por otra parte, las repuestas ciudadanas no se han hecho esperar, el 25 de agosto pasado alrededor de las 10:30 de la mañana un importante contingente de ciudadanos tomó la caseta de cuota “El Ocuca” en repudio al aumento a la tarifa de peaje, dejando pasar sin pagar a viajeros y transportistas; los manifestantes dejaron en claro que en esta movilización no se bloquearon las vías de comunicación porque no se afectó a terceros.

Al parecer para algunas autoridades y representantes populares, lo mismo que para la empresa, el aumento a la tarifa es ya un hecho consumado, por lo que la empresa propuso implementar un sistema de pagos preferenciales donde los residentes de Caborca, pagaran $200.00 pesos (costo no reembolsable) por cada vehículo para iniciar el trámite, luego firmaran un contrato con una tercer empresa, que entreguen copia de sus documentos oficiales (recibos de casa, IFE y tarjeta de circulación del carro), dicha propuesta fue revocada en un acuerdo entre la empresa y los ciudadanos participantes del movimiento, pagando solamente $33.00 mostrando su identificación oficial.

De igual manera destacados liderazgo sociales de Caborca conformaron el movimiento **“Tarifa Cero”** con el propósito de lograr que los residentes del III Distrito Electoral local sean exentos del pago de la caseta de cobro Santa Ana-Altar. Este movimiento está integrado por representantes de diversos sectores de la sociedad, empresarios, comerciantes, regidores, comunicadores y sociedad en general.

Es necesario señalar que la sociedad sonorense ha mantenido históricamente una lucha planteando la desaparición de las casetas de cobro, demanda que ha sido apoyada por diversas organizaciones de la sociedad civil, representaciones empresariales, partidos políticos, académicos, iglesias, etc.

Como se observa, la problemática que se plantea es un verdadero reclamo de los ciudadanos de la región del Rio Altar, por lo que una demanda puntual de este naciente movimiento es la intervención del Congreso del Estado en este problema, para que esta Legislatura retome el asunto motivo de este

escrito y solicite al Ejecutivo Estatal la información pertinente de este caso así como la intervención para una solución inmediata en relación a la eliminación del los dos últimos incrementos que se han aplicado a los ciudadanos de todo el país.

El arbitrario e ilegal aumento al costo de la caseta de cobro es uno más de los agravios, que por comisión u omisión, la población de esta parte del Estado ha recibido; como si fueran ciudadanos de segunda, han sido históricamente olvidados por los responsables de generar el desarrollo y atraer el progreso.

Con un enorme potencial de recursos naturales, pero sin una política económica que impulse el crecimiento económico y fomente el desarrollo regional, se han visto obligados a abandonar sus actividades económicas tradicionales, la agricultura y la ganadería para muchos de ellos ya no son opciones productivas, han dejado los campos agrícolas por efecto de las recurrentes sequias y la falta de apoyos públicos.

Sin oportunidades de trabajo han visto partir a sus padres e hijos que emigran en busca de ingresos para sobrevivir en esta agreste región. El clima extremoso, la falta de agua, los limitados servicios públicos, el alto costo de la energía eléctrica entre otros factores, hacen difícil la vida en las comunidades.

Es de elemental justicia reconocer que los sonorenses que viven y sobreviven en el desierto de Altar han hechos enormes esfuerzos por mantener y mejorar su calidad de vida aun cuando no hay empleo ni oportunidades para ello y

expuestos cotidianamente a la violencia generada por el clima de inseguridad que priva en la región.

Debemos tener presente que la región del desierto de Altar aunque no es una región pobre, no tarda en serlo, aunque los indicadores de pobreza digan lo contrario, poblada con gente con una enorme capacidad de resilencia, capacidad de recuperarse frente a la adversidad, de mantenerse en las circunstancias difíciles, han logrado hacer florecer el desierto.

Por ellos, las mujeres y los hombres del desierto de Altar, es que tenemos el imperativo moral de resolver, en lo inmediato, el agravio que ha significado el arbitrario e ilegal aumento al pago de la caseta de cobro, junto al compromiso solidario para crear las condiciones necesarias que transformen, con la participación ciudadana, la realidad económica y social lacerante en que viven.

En virtud de lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 52 y 53 de la Constitución Política Local y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, someto a consideración de este pleno, el siguiente punto de

A C U E R D O

Primero.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que, en virtud de que el referido aumento a las tarifas de la caseta de cobro de la autopista Santa Ana-Altar viola la normatividad vigente establecida por la SCT y contenida en el Contrato Sonora,

realice a la brevedad las acciones pertinentes para dar marcha atrás al último aumento cuyo costo es de $93.00 para quedar en su costo anterior de $66.00.

Segundo.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que retome, a la brevedad el caso de la caseta de cobro “El Ocuca” e informe a esta soberanía lo pertinente a la situación jurídica y financiera de la concesión del tramo carretero Santa Ana-Altar.

Tercero.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, y a su vez requiera a la empresa ZONALTA S.A.B de C.V. la información necesaria para que informe a esta soberanía de los integrantes del Comité Técnico del Fideicomiso que administra la concesión de la autopista Santa Ana-Altar, así como que dicha Comisión haga entrega a esta soberanía de todos los informes pertinentes en relación a los aumentos de tarifa de la caseta de cobro de dicha autopista y su justificación de estos aumentos.

Cuarto.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto a la Comisión Estatal de Derechos Humanos para que ocurra al lugar de los hechos señalados con el propósito de que documente e informe a esta soberanía la posible violación de garantías y derechos humanos de los ciudadanos de esta demarcación, respecto del libre tránsito por las carreteras al no existir una carretera libre federal alterna, y registe la situación jurídica de los manifestantes por estos hechos.

Quinto.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que realice las acciones y pertinentes orientadas a la creación de un **Programa de Tarifa Cero** para los Residentes del municipio de Trincheras, lugar de ubicación de la caseta

Sexto.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que realice las acciones oportunas que conduzcan a la integración de un **Programa Permanente de Descuento para todos los residentes de la región del Desierto de Altar, incluidos los transportistas residentes con transportes pesados y que a su pago reciban comprobante fiscal.**

Séptimo.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que realice las acciones que conduzcan a la creación de un **Programa para la Instalación de Servicios** a lo largo de la autopista Santa Ana-Altar, como sanitarios, establecimientos de alimentos y bebidas, así como servicios de emergencia como sistemas de comunicación, ambulancias, grúas y asistencia en el camino.

Octavo.- El Congreso del Estado de Sonora, en virtud de que la carretera Altar-Tubutama-Magdalena-Santa Ana, considerada la vía libre o ruta alterna, se encuentra en una zona que no reúne las condiciones mínimas de seguridad para el tránsito vehicular y de personas, resuelve exhortar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, a efecto de que instrumente de inmediato las medidas necesarias para la adecuación de una vía alterna que brinde de manera puntual y efectiva las necesarias condiciones de seguridad.

Noveno.- El Congreso del Estado de Sonora instruye a la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, para que retome los exhortos, reclamos y pronunciamientos de este Poder Legislativo, en diferentes momentos y Legislaturas, acerca de la existencia misma de las casetas de cobro, la ausencia de libramientos en algunos casos y los abusos en cuanto a los desproporcionados incrementos en las tarifas que se tienen que pagar al transitar por las carreteras.

Décimo.- El Congreso del Estado de Sonora instruye a la Dirección General Jurídica de este Poder Legislativo, a que analice las violaciones legales o hechos que violen normatividad o Ley alguna, para que se les dé seguimiento con las acciones jurídicas correspondientes y así evitar responsabilidades de esta Legislatura.

Finalmente, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 124 Fracción III de la Ley Orgánica del Congreso del Estado de Sonora, solicitamos que se considere el presente asunto como de urgente y obvia resolución y se dispense el trámite de comisión para que sea discutido y decidido en su caso, en esta misma sesión.

ATENTAMENTE:

C. DIP. KARINA GARCÍA GUTIÉRREZ

C. DIP. ADELA GUADALUPE GRACIA BENÍTEZ