



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

NÚMERO DE ASUNTO
58

INICIATIVA CON CARÁCTER DE DECRETO

Por medio de la cual se propone reformar diversos artículos de la Ley de Transporte y sus Vías de Comunicación, referente a concesiones de transporte.

PRESENTADA POR: Dip. Alejandro Gloria González (PVEM).

FECHA DE PRESENTACIÓN: 19 de septiembre de 2018. *(Solicitud de incorporación al Proceso Legislativo).*

TRÁMITE: Se turna a la Comisión de Movilidad Urbana.

FECHA DE TURNO: 20 de septiembre de 2018.

OBSERVACIONES: *Este asunto se incorporó al Proceso Legislativo de la LXVI Legislatura, a petición de quien o quienes aparecen como iniciadores.*



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

H. CONGRESO DEL ESTADO. PRESENTE.-

Los Suscritos, Hever Quezada Flores y Alejandro Gloria González, en nuestro carácter de Diputados de la Sexagésima Quinta Legislatura e integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 68, fracción I, de la Constitución Política del Estado de Chihuahua; los artículos 57, 167 fracción I y 168 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, es que nos permitimos someter a la consideración de esta Soberanía, iniciativa con carácter de **DECRETO que REFORMA los artículos 1, 8, 21, 22, 27, 50, 51, 52 y 62 de la Ley de Transporte y Vías de Comunicación del Estado de Chihuahua**. Lo anterior, sustentado en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En los últimos 25 años las ciudades se han transformado por un crecimiento urbano descontrolado; aumentando la distancia entre destinos funcionales, como lugares de trabajo, escuelas, hospitales, oficinas públicas o centros comerciales, lo que ha llevado a un aumento en la dependencia del transporte motorizado. Por consiguiente, la congestión y los embotellamientos de tránsito son comunes en muchas ciudades y en diversos puntos básicos para el buen funcionamiento vial. Aunado a ello, la vida en las urbes se ve afectada por factores negativos, como la contaminación, estrés auditivo y accidentes. Tomando en cuenta el distanciamiento entre las áreas residenciales y los lugares de trabajo, mercados, escuelas y servicios, muchas personas se ven obligadas a pasar cada vez más tiempo en el transporte, a su vez, el costo económico ha crecido exponencialmente.

La CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) ha definido a la movilidad como el número de desplazamientos que realizan las personas, en un



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

espacio determinado, asimilándola en la relación: viajes persona-día; es decir, al conjunto de los viajes que realiza una persona en un lapso de 24 horas en un medio de transporte.

La capacidad de movilizarse adecuadamente en las ciudades modernas juega un papel importante en el progreso de las mismas, debido a que permite la comunicación, integra los espacios y actividades, e induce o guía las inversiones y el desarrollo urbano. Resulta pues, imprescindible que las personas puedan acceder a los bienes y servicios básicos que son precisos para tener una vida digna. Desde esta perspectiva, el derecho a la movilidad forma parte ya de los llamados derechos humanos, en particular los derechos económicos, sociales y culturales.

En este sentido, cuando la movilidad de la población se dificulta, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento, productividad y en la calidad de vida de sus habitantes; tomando esto en cuenta, se puede afirmar que la movilidad es el reflejo de las condiciones socioeconómicas de una ciudad.

Lo anterior es así, debido a que una movilidad eficiente permite un apropiado acceso a las fuentes de empleo, instituciones educativas y culturales, así como a la salud; además, constituyen uno de los factores esenciales de adquisición de una vivienda digna en términos del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Ejemplo de lo anterior, son las constantes molestias que han tenido los ciudadanos de Chihuahua desde el pasado año y a mediados del presente, cuando debido a los paros de labores del transporte colectivo se ocasionó la afectación de cerca de 300 mil personas.

Es tal la dependencia de movilidad que se tiene hoy día que el urbanista francés Georges Amar, ha acuñado el término de *homo mobilis* para explicar la nueva tendencia del ser humano a desplazarse continuamente debido a su entorno socioeconómico.

Esta nueva realidad, demanda a las autoridades afrontar este reto de forma coordinada y no fragmentada. Es decir, la movilidad fragmentada implica establecer segmentos en donde los servicios de transporte se especialicen sólo en algunos sectores



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

demográficos o geográficos, socialmente diferenciados, lo que da como resultado, sociedades también fragmentadas, entre los que se mueven en transporte público y los que no, los que tiene facilidad de movilidad y los que no la tienen, haciendo una disfuncional diferenciación en la inversión de infraestructura pública o incentivos económicos para el desarrollo de las ciudades. Esto impacta de manera directa en la calidad de vida de los ciudadanos, al negarles el acceso a una red de comunicación eficaz, impidiendo a su vez, la formación de comunidades solidarias.

En términos del Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, el derecho humano a la movilidad es aquel que tiene todo ser humano y, la colectividad en su conjunto a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Siguiendo el Reporte señalado, México es un país eminentemente urbano, de cada 10 habitantes más de 7 residen en localidades mayores a 15 mil habitantes; buscando en las urbes oportunidades para mejorar su calidad de vida, la población se ha distribuido de forma desigual entre asentamientos urbanos de diferentes tamaños, reconociéndose 59 zonas metropolitanas, entre ellas Chihuahua.

El proceso de urbanización se ha maximizado en estas 59 zonas metropolitanas en donde viven 65 millones de habitantes (57% de la población del país), en ellas se genera el 74% del Producto Interno Bruto (INEGI, 2011), y se estima que hacia el 2030 su población alcanzará los 78 millones de personas, lo que demandará sistemas realmente eficientes para movilizarse.

Sin embargo, en estas zonas metropolitanas el transporte público sigue siendo deficiente, de baja calidad y, no es una verdadera alternativa para la movilidad de las personas, pues los que tiene capacidad económica siguen prefiriendo utilizar el automóvil particular.

Según el INEGI, en nuestro Estado están registrados en circulación 6,613 camiones de pasajeros para atender una población total de 3,406,465 personas; en Chihuahua, Chihuahua, existen 1,847 camiones de pasajeros para dar servicio diario a



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

819,543 personas, que tienen como media de edad 28 años. Es decir, nuestro transporte público atiende porcentualmente a la gente con mayor capacidad productiva. Por otro lado, la deficiencia del transporte significa también la falta de competitividad y productividad económica interna.

Llama la atención que en el mismo Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015 la población usuaria de Chihuahua declaró que el servicio de transporte público es pésimo, con tiempos de traslado excesivos, por lo que hay una marcada preferencia por el transporte privado, en el cual se realizan el 50% de los viajes diarios (resultando en una alta tasa demotorización, de 437 vehículos por cada 1,000 habitantes) (Carranza, 2013).

La molestia de la población es comprensible, más cuando, a decir del propio Director de Transporte del Estado, circulan menos de la mitad de los camiones previstos originalmente del sistema ViveBus y que más de 40 unidades se encuentran descompuestas.

Debemos entender que los gobiernos y legisladores tenemos un rol estratégico para incidir en las políticas de desarrollo urbano, vivienda y movilidad, atendiendo de forma integral la concentración de la población en zonas urbanas y los territorios de desarrollo económico.

Para ONU-Hábitat, "La ciudad es el hogar de la prosperidad. Es donde los seres humanos satisfacen sus necesidades básicas y tienen acceso a bienes públicos esenciales; también es el lugar donde las ambiciones, aspiraciones y otros aspectos materiales e inmateriales de la vida se realizan".

Por ello, la presente iniciativa busca coordinar los esfuerzos entre Estado y municipios para brindar un mejor servicio de transporte público, permitiendo que estos últimos a través de organismos descentralizados puedan acceder a concesiones de transporte y brindar el servicio que se merecen nuestros ciudadanos.

La presente propuesta es además el producto de un esfuerzo coordinado con las propias autoridades municipales, con quienes hemos trabajado para plasmar un



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

proyecto de reforma que abone en la solución de la sentida problemática del transporte urbano.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración del Pleno la siguiente Iniciativa con carácter de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se REFORMAN los artículos 1, 8, 21, 22, 27, 50, 51, 52 y 62 de la Ley de Transporte y Vías de Comunicación del Estado de Chihuahua, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 1.

El servicio lo prestará el Estado directamente o a través de los Órganos o Entidades que para tal efecto **constituya**, por **organismos públicos descentralizados** de la administración municipal o por conducto de particulares, personas físicas o morales, mediante el otorgamiento de concesiones o permisos, procurando el uso adecuado y el mejor aprovechamiento de las vías de comunicación en beneficio de la sociedad.

ARTÍCULO 8. Para que **organismos públicos descentralizados** de la administración municipal, los particulares, personas físicas o morales, presten el servicio público de transporte en cualquiera de las modalidades que se indican en el artículo anterior, requerirán de concesión o permiso del ejecutivo, que otorgará por conducto de la Secretaría General de Gobierno.

ARTÍCULO 21. Las concesiones sólo se otorgarán a mexicanos o a personas morales **públicas o privadas** creadas o constituidas conforme a las Leyes del País.

Las personas morales privadas que soliciten concesiones, no deberán tener miembros o socios extranjeros en sus actas constitutivas.

El otorgamiento de concesiones a particulares se realizará por la Secretaría mediante concurso entre los solicitantes que existan cuando se requiera



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

aumentar el servicio.

En el caso de que los municipios requieran concesiones, éstos podrán celebrar convenios de coordinación para la prestación del servicio público de movilidad, tránsito y vialidad con el Estado, siempre que demuestren tener capacidad técnica, administrativa y financiera para ello, a efecto de que:

I. Asesore y apoye al Estado para realizar acciones y estudios técnicos; y,

II. Asuma la ejecución de acciones específicas que correspondan al Estado en materia de movilidad, tránsito y vialidad, a través de la dependencia competente.

Los convenios de coordinación, conforme a las atribuciones y procedimientos que establezcan las leyes hacendarias y de ingresos, precisarán:

a) Los medios para recaudar las contribuciones que tienen como objeto las actividades del servicio público de tránsito y vialidad; y,

b) La participación del Estado y de los municipios en las contribuciones que se recauden.

El Estado colaborará con los municipios, ejerciendo funciones de administración y control del servicio público de tránsito y vialidad, en los programas y acciones que le correspondan.

Las concesiones...

ARTÍCULO 22. En el caso de personas físicas, se otorgarán hasta diez concesiones o permisos por cada una, sin que en ningún caso puedan exceder de este número cuando una sola reciba de ambos.

Las personas morales **privadas** tendrán las concesiones o permisos que reúnan sus socios conforme a este precepto. **En el caso de que el permiso o concesión sea**



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

otorgada a una persona moral del carácter público, el número de éstas será en atención al interés general y la eficiencia en la prestación del servicio.

El integrante de una persona moral **privada** no podrá representar en esta un interés mayor que el que le corresponda al máximo de concesiones o permisos aquí establecido.

Si una persona física fuere titular de concesiones y permisos en lo individual y al mismo tiempo fuere integrante de una persona moral **privada**, se sumaran aquellos con los que proporcionalmente le correspondan en la persona moral **privada**.

...

En el caso de concesiones o permisos que se otorguen a algún municipio, el convenio de colaboración preverá como mínimo:

- I. Las condiciones administrativas;
- II. La distribución de competencias;
- III. El número de rutas;
- IV. El número de unidades;
- V. Las modalidades y tipo de transporte;
- V. La vigencia del convenio, los mecanismos de revisión y ampliación; y,
- VII. Las demás que las partes acuerden.

ARTÍCULO 27.

a) Se otorgaran a quienes garanticen la prestación del servicio y se dará preferencia atendiendo primeramente a las personas morales de carácter público; después los que con mayor antigüedad se hayan dedicado, en primer lugar a la conducción de



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

vehículos de transporte público, en segundo a quienes tengan mayor antigüedad como concesionarios en la clase de transporte de que se trate, en tercero a los solicitantes domiciliados en el lugar en que haya de prestarse el servicio, y por último a quienes tengan mayor antigüedad como solicitantes.

b)...

c)...

ARTÍCULO 50. ...

1) ...

2) ...

3) En casos de **emergencia** y hasta por un plazo máximo de **veinte** días, renovable por una sola vez, en toda clase de servicios;

4) Con el objeto de comprobar la necesidad de aumentar el servicio o cambiar algún itinerario, en cualquier clase de servicio; y,

5) Cuando los municipios se encuentren limitados en la interconexión del transporte público por sus condiciones territoriales y socioeconómicas. Siempre que cuenten con capacidad técnica, administrativa y financiera, para prestar el servicio público de transporte de pasajeros.

La expedición...

ARTÍCULO 51. ...

Cuando exista convenio de colaboración entre un municipio y el Estado la planeación, vigilancia, coordinación y control del servicio de transporte público será bilateral entre ambos órdenes de gobierno.

ARTÍCULO 52. La determinación, revisión y modificación de las tarifas del servicio, de



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

sus itinerarios y horarios, corresponde a la Dirección de Transporte conforme a las necesidades del mismo, previo el estudio técnico que realice, y la consulta al Consejo Consultivo de Transporte, **y en su caso conforme al convenio de colaboración de transporte público que hubiera con un municipio.**

ARTÍCULO 62. ...

En el caso del transporte público convenido con un municipio, las modificaciones señaladas en el párrafo anterior se realizarán en coordinación con éste y dentro los términos del convenio de colaboración respectivo.

TRANSITORIOS

ÚNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Dado en la Sala Morelos del Poder Legislativo, a los 9 días del mes de febrero del año de 2017.

ATENTAMENTE

DIP. HEVER QUEZADA FLORES

DIP. ALEJANDRO GLORIA GONZÁLEZ