

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Diputado Omar Milton López Avendaño, Integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con la facultad que me confiere el artículo 46 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, 9 fracción II, 10 Apartado A fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala y 114 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala; me permito presentar ante esta Soberanía la presente iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala y del Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la movilidad debe ser considerado como un derecho progresivo e integral que vincula y complementa los demás derechos humanos reconocidos en nuestra Constitución y en los Tratados Internacionales que México ha firmado y ratificado, pues mejora y facilita el goce al derecho a la educación, salud, a un medio ambiente sano, y al trabajo, por citar tan solo algunos ejemplos.

En el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos en su artículo 12 numeral 1, se establece que “...Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia...”. Por su parte, la Declaración Universal de los

Derechos Humanos, establece en su artículo 13 el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado, así como el derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país; mientras que la Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José), en su artículo 22, párrafo primero, señala que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales. Aunado a ello, en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se prevé que los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.

Constitucionalmente, el artículo 1o. de nuestra carta magna federal determina que: “En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse...”, circunstancia que hace obligatorio el reconocimiento del derecho a la movilidad.

No obstante el reconocimiento de este derecho y el deber que tiene el Estado por velar su cumplimiento, es necesario reconocer que el brote y la propagación mundial de COVID-19, han tenido un impacto significativo en el comportamiento de la movilidad de las personas, afectando principalmente a quienes forman parte del sector encargado de la prestación del servicio de transporte público, pues desde el 11 de marzo del año 2020, fecha en que la Organización Mundial de la Salud (OMS), catalogó al COVID-19 como una pandemia, y posteriormente, a finales de ese mismo mes de marzo, el Gobierno Federal publicó el Acuerdo por el que se establecen las acciones extraordinarias para atender la emergencia

sanitaria generada por el por el virus SARS-CoV2; Acuerdo con el que el sector del transporte público comenzó a verse gravemente afectado, pues la consecuencia inmediata fue el descenso diario en el número de usuarios del servicio del transporte público y la reducción de la demanda de viajes y transporte debido a las prohibiciones de viaje, suspensión de clases y las preocupaciones individuales por evitar las aglomeraciones públicas.

Derivado de las acciones emprendidas para reducir los contagios del virus Sars-Cov-2, tales como la suspensión de actividades productivas y escolares, las repercusiones económicas causadas al sector del transporte público ahora son graves, siendo una consecuencia inmediata la pérdida de ingresos diarios para los concesionarios y operadores. Entre las causas que motivan la pérdida de ingresos al sector encargado de la prestación del servicio de transporte público, tenemos las derivadas de la baja de la demanda en dicho servicio y la adquisición de insumos de higiene y protección sanitaria para uso de los operadores y usuarios, así como de material de limpieza y desinfección de las unidades vehiculares e instalaciones.

Aunado a ello, debe considerarse que concesionarios del servicio de transporte público que en forma previa a la declaratoria de pandemia, adquirieron compromisos crediticios para comprar una unidad vehicular nueva que le permita cumplir con el deber de contar con un parque vehicular renovado, en estos momentos se han visto afectados pues los ingresos diarios que han obtenido durante el tiempo que se han suspendido actividades laborales y escolares, si bien en algunos casos apenas son suficientes para cubrir los gastos relacionados con el mantenimiento diario de dicho vehículo, el pago del salario del operador, la adquisición de gasolina y la compra de materiales de limpieza así como

mantenimiento bimestral de la unidad y demás insumos; sin embargo no ofrecen la posibilidad de poder pagar en forma puntual las mensualidades del crédito contratado con motivo de la adquisición de una unidad vehicular.

La demanda en el servicio de transporte público se desplomó casi de la noche a la mañana, lo que generó considerables dificultades financieras para los concesionarios y operadores de transporte público. La cuestión es complicada; las pérdidas económicas en el sector encargado de brindar el servicio de transporte público, causadas por el virus Sars-Cov-2, oscilan entre el setenta por ciento en los ingresos diarios pues los principales usuarios de dicho servicio son los estudiantes y trabajadores. Ante esta situación, muchos concesionarios de diferentes agrupaciones han implementado diversas estrategias para hacer frente a esta crisis, entre las que se encuentran el rol de unidades encargadas del servicio de transporte o la modificación a los días y horarios de servicio, de forma tal que algunas unidades operan hasta tres días a la semana a efecto de disminuir costos de operación, gastos de combustible y pago del salario del operador.

Tan solo en el mes de abril, el Instituto de Recursos Mundiales (WRI México, por sus siglas en inglés), refirió que el transporte público podría alcanzar pérdidas de hasta 9,800 millones de pesos a nivel nacional durante los tres meses más intensos de la emergencia sanitaria, debido a una disminución de aproximadamente 60% de la demanda del servicio. Esto lleva a dicho sector a enfrentar un escenario adverso que compromete su sostenibilidad financiera, la seguridad laboral para los operadores del servicio y el servicio a los usuarios, no sólo durante la contingencia sino a futuro.

WRI México, en su calidad de secretaría técnica de la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad (AMAM), y con el apoyo de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), realizaron un ejercicio de análisis para dimensionar el impacto social, económico y financiero de la emergencia sanitaria en el sector. Los impactos estimados se calcularon con datos aportados por algunas autoridades asociadas de AMAM, lo que permitió contar con una muestra de información de ciudades mexicanas. Entre los resultados se encuentran que el sector ha enfrentado fragilidad financiera para mantener y mejorar la oferta y cobertura del servicio; pero además debe considerarse que el impacto económico, financiero y social de la emergencia puede ser incluso mayor si se considera la contribución del transporte público colectivo a la cadena de valor de la industria del sector, que va desde la fabricación y venta de autopartes, los servicios de mantenimiento, el comercio de vehículos y los servicios financieros para su adquisición, sólo por mencionar algunos.

No obstante la anterior situación a la que se han enfrentado concesionarios y operadores de las unidades del servicio de transporte público en el Estado de Tlaxcala, debe referirse que por parte del Gobierno del Estado no se ha ofrecido alguna alternativa a este gremio para enfrentar la crisis económica por la emergencia del coronavirus, pese a que dichos concesionarios, organizados en el Frente Común de Concesionarios y Operadores de Transporte Público en el Estado de Tlaxcala, así como otras organizaciones y empresas, han solicitado al Gobierno del Estado reconocer al transporte público como un componente esencial para la superación económica del impacto de la crisis sanitaria a la vez que se ha solicitado priorizar el diseño e implementación de medidas y políticas

que brinden seguridad laboral a las personas trabajadoras del sector y asignarles fondos por pérdida de su empleo.

Es menester señalar que la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala, emitida el 12 de abril de 1983, no prevé en alguno de sus artículos la obligación para realizar la renovación del parque vehicular de las unidades destinadas al servicio de transporte público; sin embargo, el Reglamento de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, en materia de transporte público y privado, emitido por el Titular del Ejecutivo del Estado de Tlaxcala el 17 de abril del 2008, excediéndose de sus facultades constitucionales y legales, estableció una antigüedad mínima **de diez años** de dicho parque vehicular. En efecto, los artículos 30 y 69 de dicho Reglamento imponen la obligación a los concesionarios del servicio de transporte público de personas de realizar el cambio de sus vehículos cuando los mismos excedan los diez años de antigüedad.

En el contexto de la crisis económica generada por la pandemia del coronavirus, es que se hace prácticamente imposible que los concesionarios del transporte público estén en condiciones de comprar un vehículo nuevo, aunado al hecho de que el Gobierno del Estado de Tlaxcala, es de los pocos en toda la República que no tiene un programa gubernamental que apoye a los concesionarios con créditos para la renovación del parque vehicular. Por lo anterior, y a efecto de que el Congreso del Estado de Tlaxcala apoye a conservar los empleos que genera el sector del transporte público de personas, se propone realizar la adición de la fracción XII al artículo 48 de la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala, con el objeto establecer que la antigüedad mínima que

deberán tener los vehículos destinados al autotransporte público de personas, sea de quince años contados a partir de año de fabricación del vehículo.

La proposición de que el servicio de transporte público se brinde en vehículos con una antigüedad de hasta quince años, busca homologar la normatividad local de nuestro Estado con la federal y con la de otros estados de la República, cuyas legislaciones establecen como límite quince años de antigüedad de los vehículos destinados al servicio público de transporte de personas, tal es el caso de los Estados de Veracruz, Estado de México y Puebla.

Aunado a ello, se propone adicionar un artículo 36 Bis a la Ley de Comunicaciones y Transportes a efecto de que se considere la posibilidad de que las unidades vehiculares encargadas de prestar el servicio de transporte público, puedan además difundir publicidad o anuncios que permita mostrar o difundir al público cualquier mensaje relacionado con la producción y venta de productos y bienes, con la prestación de servicios y con el ejercicio lícito de actividades profesionales, cívicas, culturales, industriales, comerciales o de cualquier otra índole. Para tal efecto, el contenido de la publicidad o anuncio difundido en vehículos del transporte público, no deberán atentar contra la moral, las buenas costumbres, contra la dignidad humana, o fomentar cualquier tipo de violencia; deberán ser veraces, a efecto de no causar confusión entre el público destinatario, evitándose toda publicidad engañosa sobre bienes y servicios que pueda informar erróneamente al público, y que puedan constituir faltas en los términos de la Ley de Protección al Consumidor, la Ley General de Salud y demás disposiciones jurídicas aplicables. Para la colocación de la propaganda o publicidad, el ejecutivo del Estado deberá emitir la normatividad reglamentaria pertinente.

El sector del transporte público, juega y seguirá jugando un papel esencial en la tarea de reactivar las economías, pues para garantizar la continuidad de las actividades productivas y el suministro de bienes y servicios, es necesario el empleo de los sistemas de transporte público.

Es menester referir que, a nivel internacional haya cada vez mayores evidencias de que los usuarios de transporte público no enfrentan mayor riesgo de contagio que otras personas. Ejemplo de ello es que en Hong Kong, donde el transporte masivo ocupa un lugar predominante para la movilidad de las personas, únicamente se han registrado 1100 casos de covid-19; mientras que en Japón no se ha detectado ningún foco de contagio asociado a la gran cantidad de personas que van a trabajar y se trasladan utilizando los sistemas de transporte público, mientras que en Francia, un estudio reciente mostró que ninguno de los 150 focos de contagio que se detectaron tras la reapertura de la economía, tiene su origen en el transporte público.

Los promisorios datos sobre la relación entre el transporte público y el Covid-19, no son una coincidencia. Desde el comienzo de la pandemia, los operadores del transporte público en su mayoría, han aplicado medidas concretas para que los sistemas de tránsito ofrezcan seguridad contra el Covid-19. Es por ello que, para mantener y contribuir a la salud pública, la recuperación económica y la sostenibilidad ambiental, como integrantes del Poder Legislativo estatal, debemos ofrecer a los concesionarios y operadores del servicio de transporte público, las garantías para que la prestación de este servicio siga siendo una opción de desarrollo estatal.

Con ambas propuestas de adición a la Ley estatal en materia de transporte, sin duda alguna, estaremos brindando la posibilidad de reducir los efectos negativos en la economía de concesionarios y operadores del servicio de transporte público, causados por la pandemia del virus Sars-Cov-2 y como legisladores, contribuiremos a mejorar la calidad de vida de un sector importante de la sociedad tlaxcalteca.

Aunado a ello, se propone adicionar un último párrafo al artículo 153 del Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios, con el objeto de que se establezca un supuesto que beneficie a los concesionarios y operadores del servicio del transporte público, consistente en la reducción del 95% en el pago de derechos por concepto de expedición de licencias de chofer tipo A, refrendo anual y refrendos atrasados de concesiones, reexpedición de la concesión para la prestación del servicio público de transporte, transmisión de concesiones del servicio público de transporte y ampliación de ruta. Dicha reducción será aplicable cuando existan casos fortuitos o de fuerza mayor que impacten directamente a los ingresos de los concesionarios, tales como las declaratorias de emergencia causadas por desastres naturales, pandemias o cualquier otro análogo, que afecte sobremanera a los ingresos que de forma ordinaria obtienen los concesionarios y operadores, por la prestación del servicio de transporte público. Como consecuencia de ello, se atribuirá al Ejecutivo del Estado el deber de establecer dentro de la Ley de Ingresos del Estado de Tlaxcala, para el Ejercicio Fiscal 2021, un artículo por medio del cual, en concordancia con el párrafo que se propone adicionar al Código Financiero Estatal, se otorgue a los concesionarios del transporte público, la reducción del 95% en el pago de todos aquellos derechos que deban cubrir ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado durante el Ejercicio Fiscal 2021.

Atendiendo a los razonamientos expuestos, se colige que el asunto planteado requiere de una urgente y obvia resolución, razón que justifica su atención de forma inmediata, por lo que con fundamento en lo dispuesto en el artículo 117 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala, es menester que sea dispensado el trámite legislativo de turno a comisiones para su dictaminación y, en consecuencia, sea votado de forma inmediata; pues de no tomarse acciones prontas para mitigar los efectos financieros causados al transporte público, durante la presente contingencia, aumentará la probabilidad de concesionarios y operadores, para optimizar sus recursos en la prestación del servicio, busquen otras alternativas como lo son la reducción del número de unidades vehiculares para la prestación de dicho servicio, el espaciamiento en la frecuencia de cobertura para la población usuaria del transporte e incluso, la posibilidad de generar incrementos al costo del servicio de transporte, comúnmente denominado aumento al pasaje.

Con base en los razonamientos vertidos dentro de esta exposición de motivos, se somete a consideración la siguiente iniciativa con

**PROYECTO
DE
DECRETO**

ARTÍCULO PRIMERO. Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 45, 46, 54 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 9 fracción II y 10 apartado A fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, SE ADICIONAN: el artículo 36 Bis y la fracción XI, recorriéndose la actual fracción

XI, para en lo subsecuente, ser fracción XII del artículo 48, todos de la Ley de Comunicaciones y Transportes, para quedar como sigue:

Artículo 36 Bis. Podrán colocarse en los vehículos de servicio público, todo tipo de publicidad relacionada con la producción y venta de productos y bienes, con la prestación de servicios y con el ejercicio lícito de actividades profesionales, cívicas, culturales, industriales, comerciales o de cualquier otra índole; siempre que el contenido y mensaje de los anuncios sea cierto, evitándose toda publicidad engañosa sobre bienes y servicios o que pueda constituir faltas en los términos de la Ley de Protección al Consumidor, la Ley General de Salud y demás disposiciones jurídicas aplicables. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado, establecerá en el reglamento correspondiente las características del tipo de publicidad.

Artículo 48.- Las personas favorecidas con una concesión tendrán las siguientes obligaciones:

I al X. ...

XI. Realizar el cambio de unidad vehicular destinada a la prestación del servicio de transporte público, cuando el modelo de ésta haya cumplido quince años contados a partir de la fecha de su fabricación, y

XII.- ...

ARTÍCULO SEGUNDO. Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 45, 46, 54 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 9 fracción II y 10 apartado A fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, SE ADICIONA: un último párrafo al artículo 153 del Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios, para quedar como sigue:

Artículo 153.

I. a XXII. ...

...

...

Ante el surgimiento de casos fortuitos o de fuerza mayor que impacten directamente a los ingresos de los concesionarios del servicio de transporte público, tales como las declaratorias de emergencia causadas por desastres naturales, pandemias o cualquier otro análogo, que afecte la obtención de ingresos que de forma ordinaria obtienen los concesionarios y operadores, por la prestación del servicio de transporte público, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, reducirá en un 95%, el cobro de los derechos causados a los concesionarios y operadores del servicio de transporte público, por concepto de expedición de licencias de chofer tipo A, refrendo anual y refrendos atrasados de concesiones, reexpedición de la concesión para la prestación del servicio público de transporte, transmisión de concesiones del servicio público de transporte y ampliación de ruta. Servicios a que hacen referencia las fracción I inciso a), la fracción III incisos a), b) y g); fracción IV incisos a), b) y c), fracción VI inciso a), fracción VIII incisos a), b) y c) y fracción IX inciso e) del presente artículo.

TRANSITORIOS

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

ARTÍCULO SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones legales y reglamentarias que sean contrarias al presente Decreto.

ARTÍCULO TERCERO. Los procedimientos iniciados para la suspensión y cancelación de las concesiones otorgadas a los concesionarios por no haber realizado el cambio de sus unidades cuyo modelo sea inferior a diez años, quedaran sin efecto legal alguno.

ARTÍCULO CUARTO. Para efecto de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 153 del Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios, el titular del Poder Ejecutivo del Estado de Tlaxcala, al elaborar el proyecto de Ley de Ingresos del Estado de Tlaxcala, para el Ejercicio Fiscal 2021, deberá considerar la reducción del 95% en el cobro de derechos causados por los diversos conceptos a que hace referencia el numeral en mención, a efecto de hacer efectivas las reducciones en los cobros hechos por diversos conceptos a concesionarios y operadores de unidades del servicio de transporte público.

ARTÍCULO QUINTO. El titular del Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realizará las modificaciones al Reglamento de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala

en materia de Transporte Público y Privado, que permitan hacer efectiva la aplicación del presente Decreto, dentro de un plazo que no exceda los treinta días posteriores a la entrada en vigor del mismo.

ARTÍCULO SEXTO. Para el ejercicio fiscal 2021, los concesionarios del servicio público de transporte, cuyas unidades vehiculares tengan una antigüedad mayor a diez años, realizarán el trámite de revista vehicular para verificar y certificar el estado físico y especificaciones técnicas de sus unidades de manera semestral, sin perjuicio de lo ordenado en la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala en materia de transportes público.

Dado en la Sala de Sesiones del Palacio Juárez, recinto oficial del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en la ciudad de Tlaxcala de Xicohtécatl, a los veinte días del mes de octubre de dos mil veinte.

**Dip. Omar Milton López Avendaño
Integrante del Grupo Parlamentario
del Partido Acción Nacional**