Iniciativa popular mediante la cual se crea una nueva fracción quinta (V) recorriendo las subsecuentes del Artículo 27; se reforma el Artículo 41; se reforma el primer y segundo párrafo del Artículo 52; se Reforma el Artículo 83; y se reforma la fracción segunda (II) del Artículo 87, de la **Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza.**

Planteada por el **C. Ingeniero Erick Rodrigo Valdez Rangel.**

Informe en correspondencia: **12 de Febrero de 2020.**

**Turnada a la Comisión de Gobernación, Puntos Constitucionales y Justicia para los efectos de lo que se dispone en el artículo 43 de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Coahuila de Zaragoza.**

**Acuerdo de Comisión**

**03 de Junio de 2020**

**Se declara procedente para continuar su trámite legislativo y se turna a la Comisión de Desarrollo Urbano, Infraestructura, Transporte y Movilidad Sustentable.**

**Lectura del Dictamen:**

**Decreto No.**

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado:

Saltillo, Coahuila a 4 de Febrero del 2020

C. Diputado Jaime Bueno Zertuche.

Pdte. De la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza.

Permítame saludarle cordialmente esperando que se encuentren bien.

Seguido, el suscrito, Erick Rodrigo Valdez Rangel, en mi calidad de ciudadano y en uso de mi propio derecho, señalando como domicilio para oír y recibir notificaciones el ubicado en Blvd. Morelos #1827, en el Fracc. Morelos, en la ciudad de Saltillo, Coahuila de Zaragoza, México; Con fundamento en los artículos 8 y 35 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 59 fracción VI de la constitución política del Estado de Coahuila de Zaragoza; Artículos 152 Apartado VI, 155 y 156 de la Ley Orgánica del Congreso del Estado Independiente, Libre y Soberano de Coahuila de Zaragoza; Y los artículos 4 fracción III, 39, 40, 42, 43 y demás relativos de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Coahuila de Zaragoza, me permito presentar de la manera más atenta y respetuosa a este H. Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza, la siguiente iniciativa Popular con proyecto de decreto que **Crea una Nueva Fracción Quinta (V) recorriendo las subsecuentes del Artículo 27; Reforma el Artículo 41; Reforma el Primer y Segundo Párrafo del Artículo 52; Reforma el Artículo 83; Y Reforma la Fracción Segunda (II) del Artículo 87, todos los anteriores de la LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.** Para que quede de la siguiente forma:

1.- ARTÍCULO 27. El servicio de transporte masivo de pasajeros debe cumplir, como mínimo, con lo siguiente:

Del I… al IV…

**V. RESPETAR LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA PERMITIDA DE LAS UNIDADES, ASÍ COMO LAS CARACTERÍSTICAS SEÑALADAS PARA LAS MISMAS EN EL PRESENTE ORDENAMIENTO.**

Del VI… al XIV…

2.- ARTÍCULO 41. El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros se prestará en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y condiciones que se establezcan en la concesión respectiva y las unidades no podrán tener más de 5 años de antigüedad, a partir de su fecha de fabricación, **ADEMÁS, SE PROMOVERÁ QUE LAS NUEVAS UNIDADES SEAN A GAS LP.**

3.- ARTÍCULO 52. El servicio público de transporte colectivo está sujeto a itinerario fijo, y se presta con vehículos con un límite máximo de antigüedad de **CINCO** años, contados a partir de la fecha de fabricación, con capacidad que no podrá ser inferior a veintidós pasajeros sentados, en donde se podrá admitir hasta el veinte por ciento de pasajeros adicionales al número de asientos con que cuenta la unidad respectivamente, se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos, parámetros de operación y normas técnicas que al efecto expidan las autoridades competentes.

Los vehículos que tengan más de **CINCO** años de antigüedad, contados a partir de su fabricación, y menos de **OCHO** podrán continuar prestando el servicio, siempre y cuando les sea otorgada autorización para ello por parte de la Secretaría.

**…**

I… y II…

4.- ARTÍCULO 83. El servicio de transporte especializado de personal, se presta a empleados de una empresa o institución, ya sea por el mismo patrón o por un tercero contratado para tal efecto, mediante el pago de una remuneración por períodos determinados, consistiendo en el traslado de lugares predeterminados al centro de trabajo y su retorno al lugar de origen, realizándose en vehículos con una antigüedad máxima de **OCHO** años, contados a partir de la fecha de fabricación del mismo, con capacidad de doce a cuarenta y cinco pasajeros, quedando prohibido admitir mayor número de pasajeros que los correspondientes al número de asientos con que cuenta la unidad.

5.- ARTÍCULO 87. La prestación del servicio de transporte de personal, se sujetará a lo siguiente:

I…

II. Las unidades no tendrán una antigüedad mayor a **OCHO** años contados a partir del año de fabricación;

III… al XI…

…

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **PROYECTO ORIGINAL.** | | **PROYECTO REFORMADO.** |
| **LEY DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SUSTENTABLE PARA EL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA.** | | |
| 1.- ARTÍCULO 27. El servicio de transporte masivo de pasajeros debe cumplir, como mínimo, con lo siguiente:  Del I…  Al  IV…  V. Carriles de sobrepaso o rebase en las estaciones, u obras que le permitan la implementación de servicios expresos, y que aumenten sustancialmente la capacidad del sistema;  Del VI…  Al  XIII… | 1.- ARTÍCULO 27. El servicio de transporte masivo de pasajeros debe cumplir, como mínimo, con lo siguiente:  Del I…  Al  IV…  **V. RESPETAR LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA PERMITIDA DE LAS UNIDADES, ASÍ COMO LAS CARACTERÍSTICAS SEÑALADAS PARA LAS MISMAS EN EL PRESENTE ORDENAMIENTO.**  Del VI…  Al  XIV… | |
| 2.- ARTÍCULO 41. El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros se prestará en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y condiciones que se establezcan en la concesión respectiva y las unidades no podrán tener más de 10 años de antigüedad, a partir de su fecha de fabricación. | 2.- ARTÍCULO 41. El Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros se prestará en autobuses y vehículos que cumplan con las especificaciones y condiciones que se establezcan en la concesión respectiva y las unidades no podrán tener más de **5** años de antigüedad, a partir de su fecha de fabricación, **ADEMÁS, SE PROMOVERÁ QUE LAS NUEVAS UNIDADES SEAN A GAS LP.** | |
| 3.- ARTÍCULO 52. El servicio público de transporte colectivo está sujeto a itinerario fijo, y se presta con vehículos con un límite máximo de antigüedad de doce años, contados a partir de la fecha de fabricación, con capacidad que no podrá ser inferior a veintidós pasajeros sentados, en donde se podrá admitir hasta el veinte por ciento de pasajeros adicionales al número de asientos con que cuenta la unidad respectivamente, se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos, parámetros de operación y normas técnicas que al efecto expidan las autoridades competentes.  Los vehículos que tengan más de doce años de antigüedad, contados a partir de su fabricación, y menos de quince podrán continuar prestando el servicio, siempre y cuando les sea otorgada autorización para ello por parte de la Secretaría.  **…**  I… y II… | 3.- ARTÍCULO 52. El servicio público de transporte colectivo está sujeto a itinerario fijo, y se presta con vehículos con un límite máximo de antigüedad de **CINCO** años, contados a partir de la fecha de fabricación, con capacidad que no podrá ser inferior a veintidós pasajeros sentados, en donde se podrá admitir hasta el veinte por ciento de pasajeros adicionales al número de asientos con que cuenta la unidad respectivamente, se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos, parámetros de operación y normas técnicas que al efecto expidan las autoridades competentes.  Los vehículos que tengan más de **CINCO** años de antigüedad, contados a partir de su fabricación, y menos de **OCHO** podrán continuar prestando el servicio, siempre y cuando les sea otorgada autorización para ello por parte de la Secretaría.  **…**  I… y II… | |
| 4.- ARTÍCULO 83. El servicio de transporte especializado de personal, se presta a empleados de una empresa o institución, ya sea por el mismo patrón o por un tercero contratado para tal efecto, mediante el pago de una remuneración por períodos determinados, consistiendo en el traslado de lugares predeterminados al centro de trabajo y su retorno al lugar de origen, realizándose en vehículos con una antigüedad máxima de quince años, contados a partir de la fecha de fabricación del mismo, con capacidad de doce a cuarenta y cinco pasajeros, quedando prohibido admitir mayor número de pasajeros que los correspondientes al número de asientos con que cuenta la unidad. | 4.- ARTÍCULO 83. El servicio de transporte especializado de personal, se presta a empleados de una empresa o institución, ya sea por el mismo patrón o por un tercero contratado para tal efecto, mediante el pago de una remuneración por períodos determinados, consistiendo en el traslado de lugares predeterminados al centro de trabajo y su retorno al lugar de origen, realizándose en vehículos con una antigüedad máxima de **OCHO** años, contados a partir de la fecha de fabricación del mismo, con capacidad de doce a cuarenta y cinco pasajeros, quedando prohibido admitir mayor número de pasajeros que los correspondientes al número de asientos con que cuenta la unidad. | |
| 5.- ARTÍCULO 87. La prestación del servicio de transporte de personal, se sujetará a lo siguiente:  I…  II. Las unidades no tendrán una antigüedad mayor a quince años contados a partir del año de fabricación;  III…  Al  XI…  **…** | 5.- ARTÍCULO 87. La prestación del servicio de transporte de personal, se sujetará a lo siguiente:  I…  II. Las unidades no tendrán una antigüedad mayor a **OCHO** años contados a partir del año de fabricación;  III…  Al  XI…  **…** | |

**T R A N S I T O R I O S**

**PRIMERO.- EL PRESENTE DECRETO ENTRARÁ EN VIGOR AL DÍA SIGUIENTE DE SU PUBLICACIÓN EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO.**

**SEGUNDO.- LAS UNIDADES DE LAS CONCESIONES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS OTORGADAS DESPUÉS DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL PRESENTE DECRETO, DEBERÁN SER A GAS LP.**

**TERCERO.- SE DEROGAN TODAS AQUELLAS DISPOSICIONES QUE SE OPONGAN AL PRESENTE DECRETO.**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.-**

En México, desafortunadamente son pocos los habitantes de zonas urbanas que no han sido afectados todavía por los retrasos, contaminación e inseguridad que provocan los problemas de tránsito. Iniciativas de gestión de tránsito, tales como el control inteligente de semáforos, se han ido adoptando en el país, aunque con resultados mixtos.

De acuerdo con el TomTom Traffic Index (2016), la Ciudad de México fue la ciudad con mayor congestionamiento vial en el mundo. El índice calcula que el tiempo promedio de un viaje en esta ciudad es 66% más largo, es decir, son 59 minutos adicionales de traslado por día. De acuerdo al INEGI, Nuevo León también reporta un grave problema de congestión vial.

No cabe duda que la ruta hacia un futuro inteligente en las ciudades mexicanas conlleva la construcción de sistemas de transporte eléctrico capaces de asegurar la conectividad y la seguridad de los usuarios, manteniendo a la vez un fuerte enfoque en el medio ambiente. Tan solo un autobús híbrido consumiría 30% menos combustible y generaría 50% menos emisiones.

La vida en las grandes urbes sería absolutamente imposible sin un eficiente y rápido sistema de transporte público que ofrezca a los ciudadanos, de cualquier condición, la oportunidad de desplazarse con relativamente escasa pérdida de tiempo. Ciudades muy antiguas tienen eficientes sistemas subterráneos que fueron planificados por sus gobiernos locales con visión de futuro y ejecutadas cuando todavía las condiciones facilitaban la construcción de las obras. Si en ese momento hubieran buscado soluciones fáciles, como ocurre en Guatemala, a estas alturas sería imposible vivir en esas ciudades tan congestionadas.

El transporte es una de nuestras necesidades más básicas, sin él, no podríamos ir a nuestros trabajos o consumir la comida que compramos en el supermercado y que proviene de muchas partes del mundo. En forma resumida, sin medios de transporte no existiría desarrollo económico ni personal.

En la actualidad existe una constante avanzada por la modernización del transporte público, elevar estándares de calidad, así como diseñar las mejores rutas posibles, aunque como ciudadanos nos topamos con unidades en mal estado, dañadas y deficientes, sin brindar certeza ni seguridad.

En la ley de transporte y movilidad sustentable, se establecen los años de antigüedad máxima permitida para que pueda operar una unidad de transporte público colectivo, muchas ocasiones esta antigüedad no se respeta. El contexto de esta parte (estipular antigüedad máxima de operación) es para poder otorgar un transporte público de calidad y amigable con el medio ambiente, aunque hoy en dia, esas fechas u años para permitir la operación de las unidades esta rebasada.

El ciudadano se merece una calidad en el transporte público superior al que se le está entregando, sin mencionar la inseguridad que se presenta en las unidades y la alta contaminación generada. Es por ello, que se pretende reformar la mencionada ley, de tal manera que los rangos de antigüedad máxima permitida sean disminuidos, a fin de brindar un mejor servicio.

De igual manera, aunado a la impartición de un mejor servicio de transporte público, englobamos el compromiso de que este sea lo más sustentable, ecológico y económico posible, así, es que se busca que las nuevas unidades que sean autorizadas a través de las concesiones nuevas o renovadas, sean a gas lp.

Las unidades de transporte público de pasajeros a gas lp, presentan un mejor rendimiento que las que utilizan diesel o incluso a algunas que utilizan gasolina, el uso de gas lp representa de entrada ahorros en gasto de combustible, además de una alto rendimiento de la unidad, también representa la eliminación del bióxido de carbono generado por la quema del diesel o gasolina, favoreciendo al medio ambiente, y la característica mas importante para el usuario después de la percepción de su seguridad dentro de la unidad y del cuidado del medio ambiente, es que el costo del pasaje será más económico, ya que el costo de los servicios de la unidad y el costo del combustible es más barato, hasta en un 60 %, de $21 el litro del diesel, a $9 el litro de gas lp.

Es importante tomar una consideración importante sobre la antigüedad máxima permitida de las unidades y su condición mecánica real, que es, que si no se considera y arregla de inmediato, vamos a seguir teniendo accidentes donde se ven involucradas las unidades de transporte colectivo, en donde no cumplen las requisitos básicos para operar y terminan asesinado a ciudadanos.

Las siguientes reformas generaran 3 cosas importantes y concisas, las cuales son, la primera, precios más accesibles, la segunda, menor contaminación y tercera, mayor percepción de seguridad dentro de las unidades.

Agradezco su tiempo, comprensión y dedicación a esta propuesta, de igual manera quedo a su disposición y en espera de retroalimentación.

Muchas gracias!

A T E N T A M E N T E.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

C. Erick Rodrigo Valdez Rangel

Hagámoslo Bien Por Coahuila