Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se adicionan las fracciones XII y XIII al artículo 178 de la **Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza**.

* **Con objeto de establecer como requisitos para que se autoricen nuevos incrementos de tarifas del transporte público, la revisión de los compromisos que los transportistas hicieron durante el acuerdo del último incremento; así como un estudio comparativo sobre las tarifas que se aplican en municipios de igual densidad poblacional.**

Planteada por el **Diputado Gerardo Abraham Aguado Gómez,** del Grupo Parlamentario “Del Partido Acción Nacional”, conjuntamente con las demás Diputadas y Diputados que la suscriben.

Fecha de Lectura de la Iniciativa: **08 de Mayo de 2019.**

Turnada a la **Comisión de Desarrollo Urbano, Infraestructura y Transporte.**

**Lectura del Dictamen: 16 de Octubre de 2019.**

**Decreto No. 369**

Publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado: **P.O. 94 - 22 de Noviembre de 2019.**

**H. PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO**

**DE COAHUILA DE ZARAGOZA.**

**PRESENTE. –**

**Iniciativa que presenta el diputado Gerardo Abraham Aguado Gómez, conjuntamente con los diputados del Grupo Parlamentario “Del Partido Acción Nacional”; en ejercicio de la facultad legislativa que nos conceden los artículos 59 Fracción I, 67 Fracción I de la Constitución Política del Estado de Coahuila de Zaragoza, y con fundamento en los artículos 21 Fracción IV y 152 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso Local, presentamos INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO por la que**  **se adicionan las fracciones XII y XIII al artículo 178 de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, en base a la siguiente:**

**Exposición de motivos**

La Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, establece:

*ARTÍCULO 177. Las tarifas que se fijen para las diferentes modalidades del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, costos de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario, propiciando el acceso de la población de bajos ingresos a dicho servicio, así como la autosuficiencia financiera del servicio concesionado o permisionado.*

*Son costos fijos los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos.*

*Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado.*

*Son costos de inversión los que se derivan de la depreciación de las instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos.*

*ARTÍCULO 178. La fijación de las tarifas del servicio en sus diversas modalidades, deberá basarse en un estudio técnico que incluya entre otros aspectos los siguientes:*

*I. Estimación de la demanda de cada ruta durante el horario del servicio, en una semana representativa. Esta información se obtendrá entre otros, de reportes de ascenso y descenso, cierre de circuito y de los equipos de control de movilidad y cobro de la tarifa;*

*II. Inventario de los vehículos que prestan el servicio de que se trate, considerando marcas, año de fabricación y tipo de combustible;*

*III. Longitud del recorrido por ruta;*

*IV. Estudios de costos de refacciones, combustibles y mantenimiento, que permitan determinar el costo de operación de los vehículos. Se deberá incluir pruebas de rendimiento de combustibles por tipos y año de fabricación de los vehículos;*

*V. Costos administrativos, que incluyan la depreciación de los bienes e instalaciones de los concesionarios y las remuneraciones a su personal;*

*VI. Análisis de la estructura de costos y tarifa para un vehículo de características promedio en el sistema de rutas;*

*VII. Análisis de la estructura de costos del sistema expresado en costo por kilómetro para cada tipo de vehículo según los montos de inversión del concesionario, para el caso del sistema de rutas integradas;*

*VIII. Análisis de la estructura de costos del servicio intermunicipal, considerando un vehículo de características promedio así como los tipos y condiciones de las vialidades o caminos en los que se presta el servicio;*

*IX. Análisis del impacto en la tarifa por las variaciones de los principales componentes de la estructura de costos, tales como: demanda, costos, utilidad y descuentos;*

*X. Diagnóstico del servicio que incluya el análisis de la oferta, la demanda y la relación entre sí;*

*XI. Planes o compromisos para el mejoramiento del servicio, que incluya entre otros aspectos la organización administrativa, infraestructura, renovación de flota vehicular, capacitación, operación y calidad.*

El transporte público es el medio de movilización de personas, incluyendo todas sus modalidades y tipos de unidad, más utilizado en todo el mundo. De éste dependen todos los días miles de seres humanos en cada ciudad, grande, mediana o pequeña y en las zonas rurales para transportarse a sus empleos, escuelas y otros destinos menos frecuentes como las citas al médico y las visitas familiares.

De origen, los autobuses o “camiones”, como se les llama de manera más coloquial, han sido el medio de transporte colectivo más común en todos los lugares del planeta, el más predominante y el que más personas moviliza, las unidades pueden ser pequeñas, tipo “Van” o “Combi”, medianas, para 20 o 22 pasajeros y grandes. En países como el nuestro se clasifica en municipal e intermunicipal, pudiendo comprender también rutas entre municipios de distintos estados, en cuyo caso es interestatal. Se le debe distinguir del transporte federal de pasajeros, que comprende generalmente rutas muy largas dentro de un mismo estado, entre estados y entre países.

En este caso nos referimos al medio de transporte municipal e intermunicipal, que es el que más personas moviliza en promedio en cualquier región del México; el porcentaje de usuarios está directamente relacionado al tamaño y densidad poblacional de cada municipio, región o zona metropolitana.

El aumento de tarifas de transporte público, si bien obedece a un derecho lógico, legal y comercial que tienen los concesionarios del transporte, es un proceso que debe sujetarse a las consideraciones y análisis de las condiciones establecidas en la ley, así como de un correcto estudio de mercado, costos, inflación, aumento de combustibles y demás.

La mejor prueba de que existen aumentos injustos y desproporcionados, es que podemos apreciar a lo largo y ancho del país que, para municipios iguales en densidad de población, no existen las mismas tarifas, incluso a veces la diferencia es de dos pesos o más de un municipio a otro, de un estado a otro.

Otra prueba es que se cobran tarifas iguales con unidades totalmente distintas en condiciones y antigüedad, nuevos y viejos cobrando lo mismo.

Estas discrepancias permiten establecer con facilidad que se arrastran vicios, fallas y acciones que no son del todo apegadas a derecho desde hace años o lustros en los incrementos de tarifas, lo que al final resulta en una disparidad total como las que ya hemos analizado.

Generalmente, cuando se concede un aumento de tarifas de parte de un municipio, se presentan dos situaciones: los concesionarios aducen factores como el incremento de los combustibles, de los insumos y la inflación. Y el municipio en contraparte, impone condiciones de modernidad, eficiencia y calidad en las unidades y en el servicio. Generalmente ambas partes aceptan sus respectivas condiciones y se llega a un acuerdo; sin embargo, lo más común, es que transcurrido el tiempo, al llegar el nuevo aumento de tarifas, los transportistas no cumplieron con su parte, y vuelven a prometer lo mismo, el ciclo se repite.

Es una demanda social que los concesionarios cumplan con las promesas que hacen al momento de que se les autorizan las nuevas tarifas. Como lo es el que los municipios realicen verdaderos y profesionales estudios de mercado, y de costo-beneficio, comparando las tarifas incluso con las de otros municipios de la entidad o de otros estados, para entender y valorar las diferencias y sus justificaciones.

Por todo lo expuesto, tenemos a bien presentar la presente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO:** Se adicionan las fracciones XII y XIII al artículo 178 de la Ley Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza, para quedar como sigue:

**ARTLÍCUO 178….**

**I a la XI….**

**XII. El análisis detallado de los compromisos que fueron cumplidos o incumplidos por los concesionarios en relación al último incremento de tarifas que les fue autorizado. Y;**

**XIII. Un análisis comparativo de las tarifas que se cobran en municipios de similar densidad poblacional, tomando en cuenta los elementos establecidos en las fracciones de la I a la III y de la VI a la X del presente artículo.**

**…….**

TRANSITORIOS

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

##### ATENTAMENTE

“POR UNA PATRIA ORDENADA Y GENEROSA Y UNA VIDA MEJOR Y MÁS DIGNA PARA TODOS”

**GRUPO PARLAMENTARIO “DEL PARTIDO ACCION NACIONAL”**

## Saltillo, Coahuila de Zaragoza, 08 de mayo de 2019

**DIP. GERARDO ABRAHAM AGUADO GÓMEZ**

**DIP. MARIA EUGENIA CAZARES MARTINEZ DIP. FERNANDO IZAGUIRRE VALDÉS**

**DIP. ROSA NILDA GONZÁLEZ NORIEGA DIP. MARCELO DE JESUS TORRES COFIÑO**

**DIP. BLANCA EPPEN CANALES DIP. JUAN CARLOS GUERRA LÓPEZ NEGRETE**

**DIP. JUAN ANTONIO GARCÍA VILLA DIP. GABRIELA ZAPOPAN GARZA GALVÁN**