



DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL VILLEGAS SOTO

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA

H. CONGRESO DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

LXXIII LEGISLATURA

P R E S E N T E.-

José Daniel Moncada Sánchez, en mi calidad de Diputado Ciudadano y con fundamento en el artículo 44 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo y los artículos 8 fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, someto a consideración de esta Soberanía, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual se **reforman y adicionan diversas disposiciones a la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán, para la modernización y dignificación de este sector**, al tenor de la siguiente:



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El sol sale para todos, quizá una de las formas más sencillas de comprender las teorías de la libre competencia económica y de un mercado abierto, en un mundo globalizado y cambiante minuto a minuto.

El problema que hoy enfrenta el transporte público en Michoacán es el mismo que enfrenta este sector en todo el mundo. El problema no se llama Uber, Cabify u otras aplicaciones móviles de transporte, el problema se llama vacío y abandono por parte de la autoridad a esta actividad económica tan importante.

Desde que en Michoacán el transporte público fue concesionado ante la incapacidad del Estado para brindar este servicio, se les ha dejado a los transportistas prácticamente a su suerte. Cocotra hoy es un instrumento de persecución, inacción y atraso. Hace dos administraciones esta dependencia entregó concesiones sin control y en función de cuotas e intereses de partido, cuando el tema del transporte público y la movilidad es un asunto técnico de variables económicas, demográficas y de infraestructura.

Hoy nuestros transportistas están solos y a su suerte. La Cocotra desde hace varios años pudo desarrollar plataformas tecnológicas y aplicaciones móviles en favor de los michoacanos. Por qué Cocotra no ha generado programas de sustitución y mejoramiento de unidades. Por qué Cocotra no ha implementado programas permanentes de capacitación y certificación de nuestros taxistas en prácticas de manejo, cultura vial, guías y promotores turísticos o el aprendizaje de otros idiomas.



Está demostrado que una ciudad bien comunicada, con formas de movilidad alternativas y sustentables, así como un transporte público eficiente, tiene futuro.

Hoy el estado tiene la obligación, de generar y garantizar condiciones para una libre y sana competencia entre los agentes que intervienen en ella, preservando los derechos de unos y otros, por qué en un escenario como este quienes ganamos al final del día somos todos, pero principalmente los usuarios y los consumidores.

El destino nos alcanzó y hace apenas unas semanas se estableció en dos municipios del Estado una de las mayores empresas de plataformas digitales que ofrecen servicios de transporte entre particulares, lo cual ha generado controversia en el sector transportista local, empresarios, actores políticos funcionarios, pero principalmente en la sociedad.

Para efectos de esta propuesta y con la firme intención de aportar elementos de peso y no visiones subjetivas se hará referencia de lo señalado por autoridades en materia de competencia económica e inclusive criterios emitidos por la propia SCJN.

El pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica mediante la Opinión OPN-008-2015 emite recomendaciones dentro de las cuales señala:

“La normativa vigente en nuestro país no contempla es la nueva modalidad de servicios de transporte que deriva de los avances tecnológicos y de los esfuerzos de innovación. Como se ha expuesto con antelación, el desarrollo de aplicaciones móviles para el transporte de pasajeros resuelve problemas de asimetrías de información y problemas de coordinación entre



conductores y pasajeros, contribuye a la movilidad urbana, fomenta la innovación y, en general, ofrece opciones eficientes de consume que general-I bienestar social.

En consecuencia, esta COMISION recomienda que se reconozca, a través de la vía que corresponda, una nueva categoría o modalidad para la prestación de este servicio innovador que tiene un impacto relevante en la dinámica social.

Esta COMISION considera que el reconocimiento en el marco normativo de las ERT deberá limitarse a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario, por ejemplo, a [raves de la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguro de cobertura amplia, para que exista responsabilidad frente a los usuarios, o mediante la revisión de las capacidades y antecedentes de los conductores La verificación de estas obligaciones podrá realizarse por terceros coadyuvantes de la autoridad y reconocidos por ésta", o bien podría permitirse a las propias ERT acreditar el cumplimiento a través de los medios que elijan para tal efecto en la medida que sean idóneos y suficientes.

Mientras no exista modificación al marco jurídico, cualquier interpelación puede resolverse en favor del interés general, es decir, permitiendo actividades qua generan opciones eficientes en beneficio del consumidor. Cabe recordar que la libre competencia y competencia es un bien jurídico



tutelado por el artículo 28 constitucional y que el consumidor debe ser centre de la regulación y la política pública.”

Por su parte la SCJN señaló dentro de la Acción de Inconstitucionalidad 63/2016 promovida por diputados integrantes de la 61 Legislatura del Congreso de Yucatán:

*“la regulación de plataformas tecnológicas que propuso el legislador local no es correcta, pues equipara el sistema de plataforma a un tipo específico de transporte distinto al público y privado, lo cual resulta dudoso, dado que esas compañías se definen a sí mismas como plataformas de internet que permiten conectar a choferes privados y pasajeros, previamente identificados, bajo demanda o pedido expreso a través de la plataforma, o sea, **no son compañía de taxis ni de transporte público o privado**, ni son propietarias de ningún vehículo ni empleadoras de ningún chofer.*

*En segundo lugar, no es posible comparar entre el servicio que se presta mediante plataformas tecnológicas y el de taxi, en tanto que son conceptos distintos, a saber, ambos son transportes de pasajeros, pero en distintas modalidades y con distintos requisitos para prestar el servicio, **por lo que UBER, CABIFY o LYFT no son servicios de taxi.***



Ante la falta de regulación y antes de que miles de michoacanos y sus familias se queden sin su sustento diario, es necesario establecer una forma jurídica que les dé, dada su naturaleza la posición que les corresponde, y a su vez debemos reconocer el enorme esfuerzo, dedicación y vocación de servicio de aquellos hombres y mujeres que durante años han dedicado sus vidas a tan importante actividad, vital para el día a día de las ciudades.

Así como también reconocer que el actual problema del transporte público en Michoacán y sus principales ciudades no es responsabilidad de ellos, sino de malas administraciones pasadas, de funcionarios que permitieron el relajamiento de la ley para la entrega indiscriminada de concesiones, permisos como sí se tratara de fichas a repartir entre amigos o bien para el cumplimiento de compromisos de carácter político, también de la formación de grupos de poder, cuyas acciones de control y coacción sobre el rubro es totalmente ajena a la del espíritu de todo servicio público.

Por ello hoy el Estado como órgano rector de los servicios públicos debe brindarle las herramientas necesarias para que de la mano y en coordinación con las autoridades responsables en materia, se puedan establecer las condiciones de prestar un mejor servicio, de mayor calidad, seguridad, con mejor relación costo beneficio, valor agregado y calidez humana.

En Michoacán hay más de cuarenta mil concesiones, de las cuales en Morelia se concentran al menos más de 9 mil para servicio de taxi,



Esta no solo es una estadística, sino son fuentes de empleo, recursos y sustento para miles de familias michoacanas, un sector al cual debemos proteger y fortalecer hacerlo es posible desde el amplio espectro de la ley, por todo ello, esta iniciativa propone:

1. **Creación por parte de Cocotra de aplicaciones móviles** para que nuestros transportistas sean altamente competitivos;
2. Programas y acciones permanentes para el **mejoramiento de las unidades del servicio público**, por medio de estímulos económicos y el del estado en créditos consolidados;
3. **Tarifas dinámicas**, que incentiven el uso del transporte público y generen mayores ganancias a los prestadores del servicio;

Hace algunos meses, Jesús Rauda Velázquez un taxista moreliano, trabajador y muy entusiasta que cuenta con más de 30 años en esta actividad se acercó a su servidor con la intención de dar a conocer esta propuesta, con el objetivo de implementarla de forma masiva dentro del sistema de transporte público, como una opción para dinamizar y potencializar los traslados y el cobro de estos.

La tarifa dinámica es aquella cuyo cobro tiene como base los minutos del traslado o los kilómetros recorridos, así el usuario puede acceder a traslados más económicos, y los prestadores del servicio a eficientar su tiempo y maximizar sus recursos. Una opción en propias palabras de Jesús donde todos ganamos.



4. Brindar **capacitación y certificaciones continuas a nuestros transportistas** para elevar la calidad del servicio y por ende sus ganancias;
5. A quienes se capaciten y certifiquen, anualmente el Gobierno del Estado podrá otorgarles **estímulos e incentivos en el pago de derechos** inherentes a la prestación del servicio público; y,
6. **La concesión es de quien la trabaja.** Muchos de ellos han dedicado su vida entera al servicio de transporte, y no cuentan con otro modo para mantener a sus familias y han hecho de esta actividad su fuente principal de ingresos y su actividad diaria.

Compañeras diputadas y diputados, nuestro respeto y solidaridad con los transportistas michoacanos, estoy convencido de que ellos con su experiencia y talento lo pueden hacer mejor que cualquier empresa trasnacional, sin que esto signifique que nos cerremos como estado a estas nuevas plataformas tecnológicas y de servicios. Tanto el Poder Ejecutivo y nosotros, como representantes de los ciudadanos, podemos estar a la altura de las circunstancias. Tenemos que dar respuestas más que declaraciones, hoy tenemos la grandísima oportunidad de modernizar el transporte público en Michoacán.

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a consideración del pleno de la LXXIII Legislatura del H. Congreso del Estado la siguiente iniciativa con proyecto de:



DECRETO

ÚNICO: Se **reforma** la denominación del Capítulo V, el artículo 25, 40, el primer párrafo y las fracciones VIII y IX haciendo el recorrido subsecuente de las siguientes del artículo 53 y se **adiciona** los párrafos segundo, tercero, y cuarto al artículo 12, los artículos 28 Bis, 28 Ter, 28 Quater, 28 Quinquies y el párrafo segundo al artículo 39 de la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán para quedar como sigue:

Capítulo V

OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL CONCESIONARIO Y DEL PERMISIONARIO

Artículo 12. Tarifa es la ...

Son tarifas dinámicas las cantidades que habrá de liquidar el usuario por el traslado en el servicio público de autos de alquiler donde el costo se determina con base a los minutos de servicio o los kilómetros recorridos.

El monto por concepto de minuto o kilómetro recorrido será fijo, el cual será determinado, actualizado y modificado por la COCOTRA.



El cobro de las tarifas dinámicas se realizará mediante la instalación de mecanismos y plataformas móviles y públicas de medición de tiempo y distancia de traslado.

Artículo 25. El Ejecutivo del Estado queda facultado para crear nuevos servicios de acuerdo con el requerimiento de la sociedad, el desarrollo y la evolución del autotransporte público, además de los clasificados con anterioridad, ***para tal efecto promoverá el uso de las tecnologías de la información, para el desarrollo e implementación de plataformas y aplicaciones móviles para la prestación de los servicios de transporte público.***

El Ejecutivo del Estado en coordinación con las autoridades en materia de comunicaciones y transportes y las que resulten competentes promoverá programas de capacitación y profesionalización en materia vial, y turística para la mejor prestación de los servicios de transporte público.

Artículo 28 Bis.- Servicio de transporte especializado bajo demanda será aquel que se preste en automóviles cerrados, exclusivamente a través de aplicaciones móviles que se contrata y paga conforme a los métodos establecidos por los particulares.



Los servicios de transporte especializado bajo demanda no requieren de concesión, sino únicamente de permiso otorgado por el Ejecutivo del Estado a través de la COCOTRA en los términos que al efecto se establezcan en el reglamento.

Artículo 28 Ter. - El permiso deberá expresar al menos:

I. Las características del vehículo;

II. La vigencia; y

III. Las condiciones que deban observarse en la prestación del servicio.

Artículo 28 Quater. - Los permisos a que se refiere el presente capítulo, así como su correspondiente renovación, se expedirán conforme se acredite lo siguiente:

I. Se otorgarán a personas físicas o jurídicas propietarias del vehículo destinado al servicio, previo pago de los derechos correspondientes;

II. Contar con póliza de seguro de cobertura amplia;

III. Que el vehículo se encuentre libre de adeudos ante la Secretaría de Administración y Finanzas del Estado;

IV. Acreditar el programa de verificación vehicular correspondiere; y,

V. Cumplir con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones aplicables.



Artículo 28 Quinquies. - El otorgamiento de los permisos en esta modalidad de transporte entre particulares, podrá ser suspendido, previo estudio que realice la COCOTRA en los siguientes casos:

I. Cuando a consecuencia de su otorgamiento se establezca una competencia desleal;

II.- Se cause un colapso en las vías de comunicación de jurisdicción estatal o municipal;

III. Se genere un impacto negativo al sistema de transporte público o un crecimiento inmoderado del mismo; y

IV. Cuando se contravenga alguno de los principios rectores de la presente Ley.

Los permisos otorgados y sus derechos no serán objeto de transmisión alguna.



Artículo 39. Los concesionarios y ...

I... a la XVIII...

En caso de que los concesionarios y permisionarios no cumplan con las obligaciones establecidas en el artículo anterior, se harán acreedores a las sanciones señaladas en la presente Ley.

Artículo 40. *Los concesionarios, permisionarios y conductores del servicio público de autotransporte tendrán los siguientes derechos:*

I.- Explotar el servicio de transporte autorizado;

II. Cobrar la tarifa autorizada;

III. Al acceso y operación de tarifas dinámicas.

VI. Participar en los programas y acciones para el mejoramiento de las unidades, así como de las condiciones de prestación del servicio público;

V. A la capacitación y certificación continua;

VI. Al uso de plataformas digitales públicas para la prestación de servicio de transporte público;

VII. Al acceso a programas de renovación y mejoramiento vehicular; y,



VIII. A estímulos e incentivos anuales en el pago de derechos inherentes a la prestación del servicio público.

Los permisionarios y conductores que demuestren fehacientemente haber ejercido actividades de transporte público como su actividad habitual durante cinco años ininterrumpidos, podrán obtener la concesión correspondiente.

Artículo 53. El Consejo Consultivo de Comunicaciones y Transportes e Infraestructura Carretera es la instancia de **coordinación, consulta y participación** de los sectores gubernamental, académico y social, en la formulación y evaluación de la política pública, así como de seguimiento de los programas en materia de infraestructura carretera del Estado, de igual forma es un órgano consultivo del Ejecutivo, en la materia.

Al Consejo Consultivo...

I... a la VII...

VIII. Fomentar la coordinación interinstitucional para la capacitación, adiestramiento y profesionalización de los prestadores del servicio de transporte público;



IX. Impulsar el desarrollo y uso de las nuevas tecnologías de la información y su aplicación en plataformas para la mejora del servicio de transporte público;

X. Elegir de entre sus miembros a su Presidente;

XI. Designar de entre sus miembros al Secretario Técnico; y,

XII. Las demás que le encomienden las leyes

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 Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

Morelia Michoacán de Ocampo a 27 de octubre del 2017

A T E N T A M E N T E

JOSÉ DANIEL MONCADA SÁNCHEZ

DIPUTADO CIUDADANO.