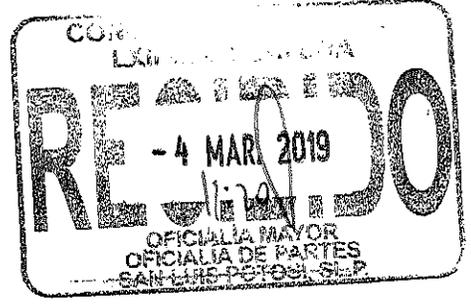


(29)

00002369

San Luis Potosí, a 28 de Febrero del 2019



C.C. DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA LXI LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO,



Con fundamento en lo establecido por los artículos 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí; 130 y 131 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado y 61, 62, 65 y 66 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, nos permitimos someter a esta Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, tendente a modificar diversos preceptos de la Ley de Transporte Público de personas del Estado De San Luis Potosí en los términos siguientes:

[Handwritten signature]

[Vertical handwritten signature on the right margin]

[Large handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures in the bottom center]

[Handwritten signature]

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

San Luis Potosí enfrenta cada vez más el crecimiento continuo de su población, pues la expansión de la mancha urbana en las últimas décadas se ha incrementado por la intensificación industrial que proyecta el municipio de la capital, Soledad de Graciano Sánchez, Mexquitic de Carmona, Cerro de San Pedro y Villa de Reyes como clúster automotriz a nivel mundial.

Por ello, ante la insuficiencia de políticas públicas en materia de transporte que permitan una adecuada gestión de calidad y la innovación como característica base del desarrollo, debe aprobarse la siguiente iniciativa.

Ella tiene por objeto de mejorar las actuales condiciones para cubrir en su totalidad la gran demanda de movilidad urbana que se requiere, garantizando a todas las personas la capacidad de moverse por todas vías de la ciudad hasta sus destinos diarios, con rutas de transporte público que abarquen la totalidad de la mancha

urbana, o zona metropolitana, así como la implementación de un nuevo programa continuo de mantenimiento y gestión de calidad que brinde la completa seguridad y eficacia del servicio que se ofrece.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el año 2015, la ciudad de San Luis Potosí tenía más de un millón de habitantes, que se desplazan en una superficie de rodamiento consistente en más de 5,100 calles y avenidas que conforman el área metropolitana de la capital.

En la actualidad, cada unidad de transporte público transporta diariamente un número aproximado de 390 pasajeros y se cuenta con 1192 unidades de transporte, marcas Mercedes Benz, International, Dina y Volkswagen.

Ahora bien, de un comparativo de datos del año 2010 encontramos que la población de la capital ha aumentado un 23.6% lo que constituye una ampliación de casi la cuarta parte de las personas en tan sólo 5 años.

Por ello, surge la necesidad de las políticas públicas necesarias para garantizar el derecho humano a la movilidad urbana en la zona metropolitana que requiere dos ejes centrales.

El primero consiste en aumentar el número de unidades que actualmente existen, ampliando el plazo de circulación a veinte años para cubrir y prestar el servicio de transporte de manera integral haciendo frente al aumento de casi una cuarta parte de la población que requiere el libre acceso y disponibilidad, lo que además constituye un derecho fundamental conforme los principios y valores que el poder constituyente local debe promover, proteger, respetar y garantizar.

El segundo eje, consiste en elaborar por parte del Gobierno del Estado un programa permanente de monitoreo y mantenimiento de las unidades de transporte público, así como un control de evaluación, funcionamiento y condiciones generales de cada unidad, pues las nuevas tecnologías y materiales de los fabricantes de las unidades

Elipha C
Llan
Llan

han permitido que la vida media de las unidades aumente a 20 años, debido a nuevos materiales de fabricación más resistentes y motores eficientes en su autonomía, lo que lleva a reducir la emisión de contaminación ambiental, buscando con ello garantizar a su vez el derecho fundamental a un medio ambiente sano y adecuado a toda persona en el Estado.

A lo largo de los años se ha considerado al transporte público de personas como un servicio peligroso. Es cierto que existen accidentes como también ocurre con los conductores de automóviles privados, ciclistas y motociclistas que no respetan las normas viales de la Ley de Tránsito del Estado, pero lo cierto es que los datos arrojados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía señalan que, contrario a la opinión generalizada, los accidentes han disminuido considerablemente, pues en el año de 1999 se registraron 334, mientras que en el 2015 acontecieron 62 accidentes de tránsito en los que se vieron involucrados camiones urbanos de pasajeros.

Elisabeth C

Stevie

[Signature]

J. B. S.

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Nicolas Praga A

El programa de monitoreo y mantenimiento que prestaría el Poder Ejecutivo le permitirá controlar de manera integral el estado de cada camión, asegurando que el servicio que se presta sea de calidad y seguro para todo usuario, debiendo privilegiar al peatón en el cruce de las arterias respetando sus áreas de cruce.

De ahí que, en aras de la seguridad se deberán además de realizar exámenes sin previo aviso psicobiológicos y médicos a los conductores de las unidades de transporte, destacando el de alcoholemia cada fin de semana, con el objeto de prevenir y disminuir aún más los índices actuales de accidentes de tránsito, así como el cumplimiento obligatorio de que ostenten licencia vigente de chofer y las demás exigencias que determine la ley y reglamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Mediante el presente decreto de reforma a diversos artículos de la Ley de Transporte Público de San Luis Potosí, se pretende dejar de manifiesto la pluralidad de factores que influyen en la vida útil de una unidad de transporte público urbano, evidenciando la imposibilidad de establecer de manera rígida e invariable un

Elysha C
S
Alina

[Handwritten signatures and initials on the right margin]

[Handwritten signatures and initials on the bottom left margin]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

determinado número de años, como es el caso de la actual ley que prefija la vida útil de una unidad de transporte urbano en 10 años improrrogables.

Se cuestiona esta disposición, principalmente desde la óptica de movilidad urbana en las grandes ciudades, pasando por la utilidad fijada por los propios fabricantes hasta la diversidad de factores físicos que terminan por influir en la vida útil de un vehículo de transporte.

Uno de los factores importantes que inciden en la buena conservación de las unidades de transporte es la infraestructura urbana, el adoquinado y las malas condiciones de superficie de rodamiento; si bien es cierto todavía el transporte urbano circula en terracería y vialidades, éstas han mejorado derivado de los programas de rehabilitación que existen en varios puntos de la capital.

En la actualidad, los nuevos materiales de fabricación y tecnología han permitido el aumento de vida media de los camiones urbanos hasta los veinte años.

Alfonso
Elyth C

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures]

Arcento Jozed

Desde la óptica de la movilidad urbana, una tendencia que ha venido tomando fuerza en las políticas públicas de transporte y desarrollo urbano de las ciudades a nivel internacional, es la de privilegiar al peatón y sobre todo de multiplicar los esfuerzos para dotar de servicios de transporte público de calidad, a un costo razonable y ambientalmente sostenible.

En este sentido, el concepto de movilidad urbana que se ha puesto en boga como eje articulador de las políticas públicas en la materia, consiste en la capacidad y/o posibilidad de moverse en las ciudades.

La movilidad urbana es una necesidad y un derecho fundamental que debe estar garantizado a toda la población, de manera que el esfuerzo que requieran los desplazamientos requeridos para tener acceso a bienes y servicios no tenga repercusiones negativas en la calidad de vida ni el desarrollo económico y cultural de las personas.

En una ciudad cuya planeación estratégica para el desarrollo tenga como base el concepto de movilidad urbana, las personas que se desplazan caminando hacia sus diversos destinos, los ciclistas y los usuarios de transporte público son, en ese orden, los segmentos de ciudadanos que tienen mayor beneficio, atención y prioridad en el diseño de políticas públicas, planes, proyectos y obras de infraestructura, en detrimento de los automovilistas.

El dejar de privilegiar a los automovilistas no es pretexto para continuar con el deplorable estado de las calles de la ciudad, llena de baches; un transporte público eficiente debe contar con una superficie de rodamiento en buen estado que le garantice una verdadera vida útil de las unidades que prestan el servicio público de transporte.

Por tanto, podemos decir que una ciudad tendrá una movilidad urbana moderna y sostenible si tiene sistemas de transporte público cómodos y seguros para el usuario y cuyo combustible provenga de energías renovables, además de contar con una cantidad de rutas bien diseñadas; con un amplio sistema de ciclovías; una ciudad

Elyssa C
[Signature]
[Signature]

[Signature]
[Signature]

[Signature]
[Signature]
[Signature]

[Signature]

[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

Alfonso Fraga A.

donde las líneas de cebra no hagan falta en las bocacalles; calles en perfecto estado y automovilistas, ciclistas, motociclistas y peatones con una cultura vial.

Un ejemplo de una ciudad con una excelente movilidad lo es la ciudad brasileña de Curitiba, pionera en el diseño de líneas de transporte público integradas por autobuses modernos en carriles confinados, modelo que ya fue exportado a Bogotá y a la Ciudad de México. En Europa, Helsinki anunció un ambicioso programa de movilidad con la meta de que para 2015 sus ciudadanos ya no tengan que usar un automóvil propio; también Hamburgo tiene un plan similar a 20 años para eliminar el 100% de los coches de sus calles.

Desgraciadamente, en nuestro país el concepto de movilidad urbana apenas está permeando el sector público y las grandes obras de infraestructura vial y carretera todavía tienen como beneficiarios principales a los automovilistas, sin que se aprenda por parte de los funcionarios el concepto amplio que implica el derecho a la movilidad. Para un ejemplo, basta ver que gran parte de las obras que se realizan

actualmente tienen que ver con segundos pisos, arcos viales, periféricos y libramientos.

Buenas políticas de movilidad solo pueden diseñarse e implementarse en las grandes ciudades. No, nada más lejos de la realidad. Por el contrario, ciudades pequeñas y medianas como San Luis Potosí deberían enfocarse a generar políticas públicas de movilidad urbana, aprovechando que todavía no tienen los rezagos de ciudades como las ciudades de México, Guadalajara o Monterrey. Pero lo primero que hay que cambiar es la mentalidad de los funcionarios, que se empecinan en las grandes obras viales y optar por sistemas de movilidad urbana eficientes que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Casi el 80% de la población de la región vive en centros urbanos y se llegará cerca del 90% en las próximas décadas. Por ello, los esfuerzos para afrontar una mayor inclusión social y luchar contra la pobreza se concentran en atender las poblaciones residentes en las grandes ciudades.

Handwritten signatures and initials on the left margin.

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature that appears to be 'Vicente Fraga'.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

La movilidad urbana es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación.

El Banco de Desarrollo para América Latina CAF^[1] ha puesto en marcha un Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) para América Latina, con la finalidad de dar respuesta a la carencia de información sólida, confiable y actualizada sobre el transporte y la movilidad en la región. El proyecto se inició con el análisis de 15 áreas metropolitanas en 9 países de la región: Buenos Aires, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Río de Janeiro, São Paulo, Santiago, Bogotá, San José, Ciudad de México, Guadalajara, León, Lima, Montevideo y Caracas. Los resultados de la investigación están contenidos en el Primer Informe del Observatorio de Movilidad Urbana, que presenta las características y condiciones de movilidad de las áreas metropolitanas analizadas entre 2008 y 2009.

Derivado de lo anterior se publicó el documento Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina que concluye en que los sistemas de transporte urbano masivo

[1] CAF es un banco de desarrollo constituido en 1970 y conformado por 19 países - 17 de América Latina y el Caribe, España y Portugal- y 13 bancos privados de la región. Promueve un modelo de desarrollo sostenible, mediante operaciones de crédito, recursos no reembolsables y apoyo en la estructuración técnica y financiera de proyectos de los sectores público y privado de América Latina., Con sede en Caracas, Venezuela, cuenta con oficinas en Buenos Aires, La Paz, Brasilia, Bogotá, Quito, Madrid, Ciudad de México, Ciudad de Panamá, Asunción, Lima, Montevideo y Puerto España.

de la región se han convertido en oportunidades para lograr avances importantes en la inclusión de los ciudadanos que habitan en las ciudades.

Pero la gestión del desarrollo urbano es una tarea compleja que involucra a todos los órdenes de gobierno, así como a diversas instituciones públicas y privadas. Para lograr resultados óptimos en esta materia, los expertos sugieren:

- Establecer una sinergia entre el transporte, la accesibilidad, la movilidad y la gestión urbana.
- Promover el intercambio de información y buenas prácticas entre sistemas de transporte y sus ciudades.
- Establecer redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

[Handwritten signature]

Todo a través de la adopción de principios rectores de movilidad urbana en las políticas públicas tendentes a implementar las acciones que más favorezcan la movilidad de los ciudadanos dentro de los centros urbanos.

[Handwritten signature]

Desde la óptica de la vida económicamente útil, es claro que una máquina en la medida en que es utilizada sufre desgaste en sus piezas, lo cual ocasiona que cada vez sean mayores los costos de operarla.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Hay un momento en que es más económico o conveniente reemplazar el equipo viejo por uno nuevo; ese momento determina que la máquina ha llegado al fin de su vida útil. En síntesis, puede definirse la vida económicamente útil de una máquina como el tiempo durante el cual es capaz de trabajar con un rendimiento económicamente justificable.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Como referencia, en el caso de Colombia, el Ministerio de Transporte ha establecido en 20 años la vida útil de los equipos de transporte (buses, camiones, taxis). Este

[Handwritten signature]
Director Fregada

[Large handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures]

- Ahorros en el mantenimiento en los primeros años de operación de la unidad.
- Mayor disponibilidad del vehículo al reducirse tiempos de inmovilización en el taller.

Uno de los factores más importantes que consideran las empresas de transporte, es mantener en operación al vehículo el máximo tiempo posible a pesar de que los costos de mantenimiento aumenten cada vez más, o que se tenga un sistema bien controlado en la operación de las unidades desde el punto de vista económico.

La falta de conocimientos sobre los costos de operación llevan a las empresas a prolongar indefinidamente la vida de sus flotas, por lo que es necesario dar seguimiento a los costos de operación, ya que estos son básicos para determinar el período exacto para dar de baja el vehículo y seleccionar el más adecuado para las operaciones de la compañía.

Estos factores se vinculan directamente con la rentabilidad de una empresa de transporte. Un vehículo antiguo presenta costos fijos de operación que se muestran bajos debido a que no presenta gastos financieros de amortización de crédito, ni tampoco cargos por depreciación contable; estos costos fijos son un espejismo, ya que la empresa asume costos variables de combustible y mantenimiento que crecen y lo que es más significativo, cualquier unidad antigua reporta menores ingresos anuales que una nueva.

Si se toma en cuenta todo lo hasta aquí dicho el resultado es incrementar la vida útil que se tiene actualmente regulada en la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, para que las unidades de transporte tengan una vida útil, práctica y funcional, para ello necesita mínimo 20 años, pues la tendencia internacional como ya se ha dejado de relieve a lo largo de esta exposición de motivos mediante el ejercicio comparado que se realizó, arroja como resultado que se fijó como vida útil de una unidad de transporte público en su modalidad de ómnibus el de 20 años de vida adecuada, práctica y funcional con la eficiencia requerida en beneficio de los usuarios.

Vicente Ferra A.

El aumento en los años de vida útil que proponemos, atiende a que no se encontraba justificado por los elementos técnicos idóneos que fueran razón suficiente en vista de la poca universalidad de los que fueron tomados en cuenta, sobre todo al presentarse diversas problemáticas entre ellas.

La ausencia de vínculo necesario entre la renovación de las unidades de transporte público con el incremento en la calidad del servicio, en contraposición con el detrimento económico que sufren los encargados de renovar los vehículos destinados al servicio de transporte público y consecuentemente el soportar la depreciación de una unidad aun funcional que se ven obligados a dar de baja el servicio de cada unidad a los 10 años de vida útil para éstas, en virtud de la observancia de la norma que fija esos 10 años de vida útil para sus unidades, disposición que ya no corresponde a la realidad.

Finalmente, no debe dejarse de lado que la implementación de las políticas públicas en materia de movilidad urbana es también un derecho humano, así como un compromiso internacional contraído por los Estados a nivel internacional,

circunstancia que puede apreciarse en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales suscrito por el estado mexicano.

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

Adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966, el Estado Mexicano forma parte del mismo.

...

"Artículo 2

1. Cada uno de los Estados Partes en el presente Pacto se compromete a adoptar medidas, tanto por separado como mediante la asistencia y la cooperación internacionales, especialmente económicas y técnicas, hasta el máximo de los recursos de que disponga, para lograr progresivamente, por todos los medios

apropiados, inclusive en particular la adopción de medidas legislativas, la plena efectividad de los derechos aquí reconocidos.”

Perspectiva comparada

En una visión que contrasta los países de Ecuador, Colombia, Uruguay y Brasil se optó por establecer como tiempo de vida útil de las unidades terrestres de transporte público en 20 años, circunstancia que dobla los años señalados en la actual legislación local.

DECRETO

ARTICULO PRIMERO. Se MODIFICAN los artículos 17 fracción XIII, 46 primero, segundo y tercer párrafos, 67 fracción II, inciso a) y 110 tercer párrafo de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí.

Elyssa C.

[Signature]

[Signature]

[Large signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Vicente Trago de...

[Signature]

[Signature]

[Signature]

ARTÍCULO SEGUNDO. Se MODIFICAN en las partes relativas los artículos 17 fracción XIII, 46 primero, segundo y tercer párrafos, 67 fracción II, inciso a) y 110 tercer párrafo de la Ley de Transporte Público del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, para quedar como siguen:

“ARTICULO 17. El titular de la Secretaría, además de las que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de San Luis Potosí, tendrá las siguientes atribuciones:

...

XIII. Revisar que se cumpla de conformidad a lo que establezca esta Ley o el Reglamento respectivo, la sustitución de los vehículos, siempre que se encuentre en el rango de los veinte años”;

“ARTÍCULO 46. Los vehículos que se utilicen para los sistemas de transporte de pasajeros a que se refieren las fracciones I, II, y III, del artículo 21 de esta Ley,

serán de carrocería, chasis y motor con antigüedad máxima de veinte años; de fabricación nacional, o que hayan sido ingresados legalmente al país.

Los vehículos destinados para el transporte de pasajeros y de carga a que se refieren los artículos, 21 fracciones IV y V, y 22, de la presente Ley, serán de carrocería, chasis y de fabricación nacional, o que hayan sido ingresados legalmente al país. Además, los destinados al transporte escolar no podrán exceder de una antigüedad máxima de veinte años.

Salvo en los casos de accidentes que impliquen la pérdida total del vehículo, o causas de fuerza mayor plenamente justificadas ante la Secretaría, no se autorizará la sustitución de un vehículo por otro de modelo anterior al que se vaya a reemplazar, aún y cuando se encuentre dentro del rango de veinte años de antigüedad establecido para los sistemas de transporte de pasajeros a que se refieren las fracciones I, II, III, y V inciso b) del artículo 21 de la presente Ley.

En los casos en los que no se trate de vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, podrán ser reemplazados por un vehículo de hasta tres años anteriores al modelo que se sustituye.”

“ARTICULO 67. El servicio urbano colectivo en todas sus modalidades, y los operadores del mismo, estarán sujetos a los siguientes estándares de calidad:

...

II. Relativos a las condiciones de los vehículos:

a) Los autobuses tendrán una antigüedad máxima de veinte años.”

“ARTICULO 110. Cuando por sus condiciones físicas o mecánicas los vehículos no garanticen la seguridad de usuarios o terceros, la Secretaría procederá a retirarlos provisionalmente de la circulación, otorgando al concesionario o permisionario un plazo que no podrá ser mayor de treinta días hábiles, contado a partir de la fecha en que se determinó la medida de seguridad, para que subsane el motivo que le dio origen.

En el caso de vehículos que excedan la antigüedad máxima permitida de veinte años, no se autorizará la prestación del servicio de transporte público en los mismos, concediendo al concesionario o permisionario un término improrrogable de noventa días hábiles, para que sustituya el vehículo en los términos previstos por ésta Ley. Ante su incumplimiento se iniciará el procedimiento administrativo sancionador con atención del interesado.”

TRANSITORIOS.

PRIMERO. Este decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de San Luis Potosí.

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Marco Antonio Uraga Rodríguez

Centralización 2000 Transportes Urbanos, A.C.

Juan Ramón Reynoso Lozano

Línea Guadalupe Siglo XXI, S.A. de C.V.

Ciriaco Reyes Resendiz

Línea Saucito, San Sebastián, Tlaxcala, A.C.

Simón Méndez Arriaga

Servicios de Transporte Urbano, Suburbano de Turismo
y Empresarial de la Línea Soledad de San Luis, S.A. de C.V.

Filiberto López Maldonado

Unión de Camioneros del Transporte Urbano de San Luis Potosí, A.C.



Francisco Ramírez Saavedra

Corresat, S.A. de C.V.



Gabriel Terán López

Alianza de Camioneros Potosinos, A.C., Centralización Diamante.



Vicente Fraga Aguilar

Número Setenta, S.C.L.



Carlos Martín González Hernández

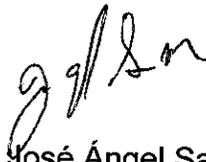
Transportes "El Solito", S.A. de C.V.

26




Alfredo Salazar Martínez

Servicios Integrados De Transporte Público, S.A. de C.V.



José Ángel Salazar

Transportes Angelin, S. de R.L. de C.V.



Margarito Terán López

Transportes Magocam, S.A. de C.V.



Juan Manuel Delgadillo Medina

Autobuses Urbanos Y Suburbanos Delgadillo E Hijos S.C. DE R.L.



Enrique Terán Ramírez

Transporte Urbano Y Suburbano Línea Saucito, S. DE R.L. DE C.V.



Joel Gómez Galaviz

Línea Guadalupe, A.C.

Ricardo Medina Macías

Transportes Urbanos Tangamanga, S.A. de C.V.

Felipe Napoleón Medellín Gutiérrez

Permisarios Potosinos Centralización Estrella, S.A. de C.V.

Manuel Romero Hernández

Centralización y Administración de Rutas Doce/Veintitrés, S.A. de C.V.

Gustavo Martín Carrillo

Movilidad del Transporte Urbano y Colectivo Potosino, S.A. de C.V.

José Silva Ramírez

Transportes Urbanos San José, S.A. de C.V.



Elizabeth del Carmen Salazar Martínez

Strokton Transportes, S.A. de C.V.