



ACUERDO DEL PLENO DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE HIDALGO MEDIANTE EL CUAL SE FORMULA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, ANTE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.

El Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, en uso de las facultades que le confiere los Artículos 71 fracción III de la Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos, 56 fracción IV de la Constitución Política del Estado de Hidalgo, y 51 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Hidalgo, **RESUELVE EL SIGUIENTE:**

ACUERDO:

Las y los Diputados integrantes de la Sexagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, de conformidad con los Artículos 71 fracción III de la Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos, 56 fracción IV de la Constitución Política del Estado de Hidalgo, acuerdan se formule **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**, ante la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, en razón de los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. En sesión ordinaria de fecha 17 de diciembre de 2021 por instrucciones de la Presidencia de la Directiva, fue turnada a la Primera



Comisión Permanente de Legislación y Puntos Constitucionales, la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA OPERACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, presentada por el Diputado Julio Manuel Valera Piedras, integrante de la Sexagésima Quinta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Hidalgo.

SEGUNDO. El asunto de cuenta se registró en el libro de gobierno de la Comisión actuante con el número 101/2021.

TERCERO. Que el objetivo de la iniciativa es propiciar el mejoramiento de las condiciones en la operación del autotransporte público de pasajeros, atendiendo a los criterios de eficiencia, seguridad, higiene y accesibilidad, garantizando además a las personas con discapacidad el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado, de conformidad con lo establecido en los ordenamientos federales y estatales aplicables.

CUARTO. Que la Iniciativa de cuenta fue analizada y aprobada por las y los Diputados integrantes de la Primera Comisión Permanente de Legislación y Puntos Constitucionales, en sesión de fecha 22 de abril del año 2022.

Por lo que, en mérito de lo expuesto; y

C O N S I D E R A N D O

PRIMERO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 71 fracción III, establece la facultad de las Legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México para iniciar leyes o decretos ante el Congreso de la Unión,

SEGUNDO. Que los artículos 47 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Hidalgo; 25 fracción IV y 124 fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Hidalgo, establecen la facultad de las y los Diputados para iniciar leyes y decretos.

TERCERO. Que el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos prevé que la sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley. En razón de ello, el criterio adoptado por nuestra legislación, para definir el carácter público de un servicio, lo determina la ley, ya sea que lo preste el Estado a través de sus órganos o sólo lo sujete a un control y vigilancia adecuados.

CUARTO. Que el artículo 73 del referido texto refiere que el Congreso tiene facultad: "... XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de la Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial."



QUINTO. Que, por otra parte, el 30 de mayo de 2011 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, cuyo objeto es reglamentar en lo conducente el Artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estableciendo las condiciones en las que el Estado deberá promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades.

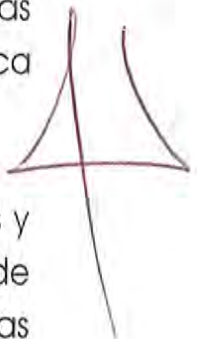
De manera enunciativa y no limitativa, reconoce a las personas con discapacidad sus derechos humanos y mandata el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio. En el artículo 2 define la *Accesibilidad* como las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

En el Capítulo V *Transporte Público y Comunicaciones*, el artículo 19 establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (actualmente Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes) promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Para tales efectos realizará, entre otras acciones, la de promover que en la concesión del servicio de transporte público aéreo, terrestre o marítimo, las unidades e instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la



accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado.

El *Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad* promueve la integración y acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, en igualdad de condiciones con las demás, mediante el transporte público adaptado e infraestructura pública incluyente¹



Por otra parte, cabe destacar que la vigente Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, no contempla algún tipo de derecho de accesibilidad para promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de las libertades fundamentales de las personas con discapacidad o el establecimiento de políticas públicas necesarias para el ejercicio de sus Derechos Humanos.

SEXTO. Que en la *Exposición de Motivos* de la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, PARA EL MEJORAMIENTO DE LA OPERACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, el promovente refiere que el sector del transporte es primordial para la economía mundial. En particular, el transporte terrestre emplea de forma directa a más de 60 millones de personas en todo el mundo, lo que constituye más del 2% del empleo mundial. Al fomentar la movilidad y la conectividad de personas y mercancías, el transporte sostiene la actividad de otros sectores económicos, y contribuye a crear empleo, añadir valor económico y



¹ Secretaría de Gobernación. DOF 28 de febrero de 2020. LINEAMIENTOS de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad para el ejercicio fiscal 2020. Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5587914&fecha=28/02/2020

promover la inclusión social. Por otro lado, el sector del transporte es fundamental para promover la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible².

En nuestro país el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) desde el año 1986 recoge y difunde información mensual referente a los sistemas de transporte urbano de pasajeros de las ciudades de Guadalajara, Monterrey y Ciudad de México. Por ejemplo, en el año 2020 a pesar de la pandemia que se vivió, el INEGI registró más de 476 millones de personas que utilizaron el Metrobús, Macrobus y Trolebus como medio de transporte. Gracias a este importante órgano conocemos que el autobús es el transporte más utilizado por los mexicanos debido a su eficiencia, practicidad, coste económico, disponibilidad e itinerarios.

El Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México define al servicio público como la "Institución jurídico-administrativa en la que el titular es el Estado y cuya única finalidad consiste en satisfacer de manera regular, continua y uniforme necesidades públicas de carácter esencial, básico o fundamental³.

Ahora bien, la creación de un servicio público es obra del legislador quien en una ley general de servicios públicos o en una ley que organiza un servicio público especializado, determina la posibilidad de atención de dicho servicio. La creación de un servicio público se verifica por la ley.

La legislación basada en la evidencia, juntamente con su firme cumplimiento y la concientización del público mediante campañas en los medios de comunicación, ha resultado una medida costo-eficaz que cambia positivamente el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. La promulgación de leyes sobre la seguridad vial requiere un

² Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, disponible en: <https://www.unep.org/es>
³ Diccionario Jurídico Mexicano (1985). Tomo VIII (p. 117). México, Editorial Porrúa.



enfoque multisectorial; por lo tanto, es necesaria la cooperación y colaboración de diferentes sectores (incluidos, aunque sin limitarse a ellos, la salud pública, el transporte, la policía, la sociedad civil, las organizaciones no gubernamentales, etc.), ya que cada uno de ellos desempeña un papel importante en la concientización y el cumplimiento de las leyes.

Normativamente, el servicio de transporte es público en atención a que constituye una actividad administrativa del Estado y es de interés general, toda vez que está regulado, tanto a nivel federal como local y cuyo fin es la satisfacción de una necesidad social de movilidad (laboral, de educación, salud, recreación, etcétera), entendida ésta como el desplazamiento de personas y bienes a través de los diversos medios de transporte.

Entre las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes se encuentra la de vigilar la estricta aplicación de las disposiciones relativas a los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares.

Los permisionarios del servicio público federal de autotransporte de pasajeros, turismo y carga, deben garantizar, en los términos que establezca la Secretaría, la reparación de los daños que ocasionen a terceros en sus bienes y persona, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generar el vehículo en caso de accidente, con motivo de la prestación del servicio, mediante un contrato de seguro o, en su caso, de un fondo de garantía.



Los sistemas de transporte son muy complejos y exigen tener en cuenta un gran número de variables y la perspectiva de diferentes sectores, así como comprender los múltiples contextos que interactúan.

Por su parte, el transporte y la movilidad humana son aspectos fundamentales de la sociedad. Los sistemas eficaces y saludables de transporte que tienen en cuenta el bienestar de la población constituyen una meta a la que hay que apuntar. Se considera que el sistema de transporte es saludable y seguro cuando se fundamenta en un marco jurídico que incorpora la labor multisectorial en la planificación, el diseño y el desarrollo; aboga por la equidad en la población; es asequible, confiable y eficaz; y tiene repercusiones mínimas sobre el entorno físico a la vez que brinda seguridad a sus usuarios.

La falta de espacios públicos accesibles e inclusivos es uno de los obstáculos más importantes que enfrentan las personas con discapacidad y el transporte público es el principal sector donde estos obstáculos son más visibles.

Según una encuesta nacional, el 70.9 % de los mexicanos convino en que el transporte público no cumplía con las normas mínimas para que lo usen las personas con discapacidad. Considerando que 6 millones de personas experimentan algún tipo de discapacidad, la inclusión en este sector es un problema de larga data que debe resolverse en México.

En las últimas décadas, México ha emprendido grandes esfuerzos para aprobar leyes e iniciativas a fin de asegurar la inclusión de las personas con discapacidad. Fue uno de los primeros países que ratificó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (en 2008); promulgó la Ley General de las Personas con Discapacidad (en 2005) y la Ley



General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (en 2011); y creó el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

En este sentido, resulta conveniente que el legislador federal establezca en la normatividad, condiciones para la prestación del servicio para asegurar, entre otras cuestiones, la calidad en su prestación, así como la seguridad de los usuarios y choferes.

SÉPTIMO. Por su parte, el Instituto de Estudios Legislativos del Congreso del Estado consideró la viabilidad de la iniciativa en atención a que establecer en la ley de la materia los criterios que guiarán la prestación del servicio de autotransporte, para todas las personas usuarias sin distinción, favorecerá la inclusión social. Asimismo, dicha instancia remite a la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ordenamientos que establecen la obligación del Estado de promover que en las unidades e instalaciones de autotransporte se garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, en atención a que todas las personas debemos participar eficaz y plenamente, sin discriminación y en igualdad de condiciones con las demás, en el disfrute de los bienes sociales.

OCTAVO. Ahora bien, después del análisis y discusión al seno de la comisión actuante se estimó de gran relevancia la iniciativa de cuenta y, en atención a ello y por considerarlo más pertinente, se determinó incluir la adición propuesta, como un segundo párrafo al artículo 46, el cual forma parte del Título Tercero, Capítulo II *del Autotransporte de pasajeros*. Asimismo, se adecuó la redacción para ser conteste con la intención del Diputado promovente, expuesta en la iniciativa.



POR TODO LO EXPUESTO, ESTE CONGRESO, HA TENIDO A BIEN EXPEDIR EL SIGUIENTE:

ACUERDO que formula INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, ANTE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN, bajo el siguiente proyecto de:

DECRETO

ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 46 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

ARTÍCULO ÚNICO. Se ADICIONA un segundo párrafo al artículo 46 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

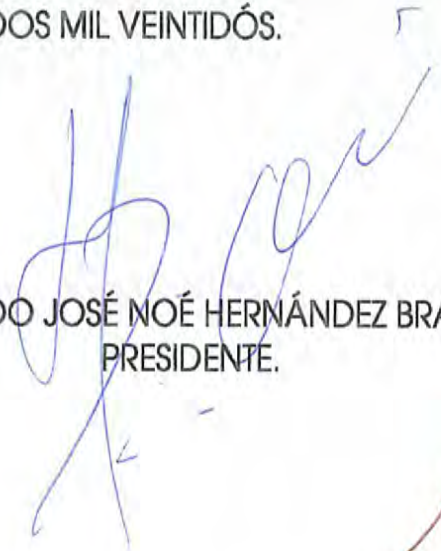
Artículo 46.- ...

La prestación del servicio de autotransporte de pasajeros atenderá a los criterios de eficiencia, seguridad, higiene y accesibilidad y garantizará a las personas con discapacidad el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado, de conformidad con lo establecido en los ordenamientos aplicables.

TRANSITORIO

ÚNICO. El Presente Decreto, entrara en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

APROBADO EN EL SALÓN DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO, EN LA CIUDAD DE PACHUCA DE SOTO, HIDALGO, A LOS VEINTICINCO DÍAS DEL MES DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL VEINTIDÓS.



DIPUTADO JOSÉ NOÉ HERNÁNDEZ BRAVO
PRESIDENTE.



DIPUTADA TANIA VALDEZ CUELLAR
SECRETARIA.



DIPUTADO JOSÉ ANTONIO HERNÁNDEZ VERA
SECRETARIO.