

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE SOLICITA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ASÍ COMO A LOS TITULARES DE LOS GOBIERNOS DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS, A QUE REMITAN A ESTA SOBERANÍA UN ANÁLISIS QUE PERMITAN MEJORAR LA REGULACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS EN BENEFICIO DE LOS CONSUMIDORES.

**SEN. MARTÍ BATRES GUADARRAMA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PERMANENTE
DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
P R E S E N T E**

El suscrito senador, Víctor Oswaldo Fuentes Solís, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIV Legislatura en el Senado de la República, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 8, 108 y 276 del Reglamento del Senado de la República; artículo 116, numeral 1 del artículo 122 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, artículos 58 y 59 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE RESOLUCIÓN POR EL QUE SE SOLICITA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ASÍ COMO A LOS TITULARES DE LOS GOBIERNOS DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS, A QUE REMITAN A ESTA SOBERANÍA UN ANÁLISIS QUE PERMITAN MEJORAR LA REGULACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJEROS, EN EL AMBITO DE SUS COMPETENCIAS, EN BENEFICIO DE LOS CONSUMIDORES. Lo anterior al tenor de las siguientes consideraciones:**

CONSIDERACIONES

El autotransporte federal de pasajeros es el servicio de transporte de personas que se presta de manera regular en caminos federales, y en el que el ascenso y descenso de pasajeros ocurre en lugares autorizados y/o en terminales registradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Este servicio es el principal medio de transporte público entre ciudades. Tan solo en 2018, más de tres mil millones de usuarios se trasladaron vía terrestre.

El transporte de pasajeros es factor estratégico para el desarrollo económico, puesto que en la medida que se cuenten con sistemas eficientes, la conectividad entre ciudades o regiones será mejor, facilitando la realización de actividades económicas y la creación empleos. Para tener una idea de su importancia, en 2017 el transporte terrestre de pasajeros representó 2.1% del Producto interno Bruto de México; es decir, 373.8 miles de millones de pesos. De acuerdo con la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2016 las familias mexicanas destinaron 4.9% de su gasto en transporte al autotransporte federal.

A pesar de la importancia del transporte federal de pasajeros para el desarrollo, en México existen problemas que impiden aprovechar todo su potencial. Específicamente, la regulación inadecuada conduce a poca competencia y a precios altos que deben pagar los consumidores.

A manera de ejemplo, recientemente la COFECE publicó el *Estudio de competencia en el autotransporte federal de pasajeros*, en el cual dicha autoridad de competencia identificó requisitos regulatorios establecidos por la SCT que obstaculizan la entrada al mercado. Estos obstáculos regulatorios son:

1. La obligación de tener acceso a terminales de origen y destino para operar;
2. Registrar las tarifas ante la SCT con un mínimo de siete días de anticipación a su aplicación;
3. Falta de claridad en cuanto al alcance de los permisos de autotransporte federal, y
4. Avisar a la SCT cuando se cancele una ruta, con 30 días hábiles de anticipación.

En opinión de esa autoridad de competencia, la flexibilización de dichos requisitos no significaría que las terminales existentes dejen de operar o que no se construyan nuevas terminales, sino que gracias a la innovación tecnológica no es indispensable que los operadores tengan acceso a ellas. Por ejemplo, en diversos países de Europa, la regulación permite que las empresas usen aplicaciones móviles para ofrecer el servicio de transporte, haciendo paradas en lugares autorizados en la vía pública. En todo caso, las empresas de acuerdo a su modelo de negocios podrán decidir si invierten o no en terminales.

Lo anterior tampoco implica poner en riesgo a los usuarios, pues los prestadores del servicio deben seguir cumpliendo con diversos requisitos de seguridad, mientras que las autoridades continuarán supervisando. Las estaciones de paso o paradas en la calle están permitidas en Reino Unido, Francia, Bélgica, Suecia, Estados Unidos, siempre y cuando las empresas cumplan con requisitos de seguridad, ubicación, conectividad e información.

La COFECE también encontró que en 11 entidades federativas la regulación estatal impone uno o más obstáculos adicionales e innecesarios a la entrada, al exigir los siguientes requisitos:

1. Autorización para transitar en la entidad, a pesar de que la SCT otorga el permiso para operar y transitar en las vías federales;
2. Opinión de transportistas locales para autorizar los permisos para prestar el servicio;
3. Permiso del gobierno estatal como requisito para operar una nueva terminal, y;
4. Residencia mínima en la entidad de dos años previos a la solicitud del permiso para establecer una terminal.

Para mayor detalle, puede observarse en el siguiente cuadro las entidades federativas en las que se exigen estos requisitos:

Obstáculos regulación	Estado (s)	Ley / Reglamento (Artículos)
Autorización para transitar en la entidad	Baja California Sur	Reglamento de la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur (Art. 6)
	Morelos	Ley de Transporte del Estado de Morelos (Art. 77)
	Tamaulipas	Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas (Art. 12, Frac. VI y VIII)
	Sinaloa	Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa (Art. 85 y 203)
	Oaxaca	Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Oaxaca (Art. 117)
	Hidalgo	Ley de Transporte para el Estado de Hidalgo (Art. 180, Frac. I)
	Chiapas	Ley de Transportes del Estado de Chiapas (Art. 9) y Reglamento a la Ley de Transportes del Estado de Chiapas (Art. 47)

	Puebla	Ley de Transporte para el Estado de Puebla (Art. 35 Bis y 36)
	Tabasco	Ley de Transportes para el Estado de Tabasco (Art. 16)
Opinión de transportistas locales en la autorización de permisos para prestar el servicio	Chiapas	Reglamento a la Ley de Transportes del Estado de Chiapas (Art. 47, Frac. IV)
	Tabasco	Ley de Transportes para el Estado de Tabasco (Art. 133)
Permiso de la entidad como requisito para operar una nueva terminal	Jalisco	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (Art. 77, Frac. II)
	Colima	Ley de Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima (Art. 84)
	Tabasco	Ley de Transportes para el Estado de Tabasco (Art. 16)
Residencia mínima de dos años en la entidad para obtener permiso necesario para establecer una terminal	Tabasco	Reglamento de la Ley de Transportes para el Estado de Tabasco (Art. 156, Frac. X)

Fuente: COFECE con base en Leyes y Reglamentos Estatales.

Debido a estos problemas, es necesario plantearnos la necesidad de cambiar la visión de política pública que hasta ahora ha prevalecido en el autotransporte federal de pasajeros. La COFECE propone 15 recomendaciones que reformarían el marco normativo en el mercado de autotransporte federal de pasajeros, en tres vertientes:

1. Flexibilizar la operación para dar la oportunidad de que se desarrollen nuevos modelos de negocio;
2. Establecer procedimientos de acceso no discriminatorio en las centrales públicas que operan bajo concesión, y
3. Mejorar la transparencia y certeza jurídica.

Un resultado muy interesante es que la COFECE estima que si se aplican medidas que permitan la entrada de un nuevo competidor a una ruta, el precio del servicio disminuiría, en promedio, 40%. Para lograr estos beneficios, que se traducirán en ahorros directos en los bolsillos de las familias mexicanas, es apremiante hacer una revisión profunda de las regulaciones federales y estatales del autotransporte federal de pasajeros, salvaguardando en todo momento la seguridad de los usuarios. Por ejemplo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podría revisar el Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, mientras que algunos gobiernos estatales podrían hacerlo lo propio con sus reglamentos.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición de urgente resolución con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a remitir un informe que contenga un análisis fundamentado, que permita realizar las modificaciones puntuales a la regulación del autotransporte federal de pasajeros, en beneficio de los consumidores.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a los Titulares de los Gobiernos de las Entidades Federativas, a remitir un informe que contenga un análisis fundamentado que permita realizar modificaciones a la regulación del autotransporte federal de pasajeros, en beneficio de los consumidores, en el ámbito de sus atribuciones.

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente a agosto de 2019

Atentamente

Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís

Estadísticas de la SCT. Disponibles en: <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2018/>

Estudio de competencia en el autotransporte federal de pasajeros. Disponible: <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/04/Estudiocompetenciaautotransportefederalpasajeros.pdf>

Disponible
[content/uploads/2019/04/Estudiocompetenciaautotransportefederalpasajeros.pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/04/Estudiocompetenciaautotransportefederalpasajeros.pdf)

en: [https://www.cofece.mx/wp-](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/04/Estudiocompetenciaautotransportefederalpasajeros.pdf)