

INICIATIVA QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 52-BIS Y REFORMA EL ARTÍCULO 55 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA MACARENA CHÁVEZ FLORES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

La que suscribe, diputada Macarena Chávez Flores, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 77, numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados, y en observancia del artículo 78 del mismo cuerpo normativo, somete a consideración de esta soberanía **iniciativa** con proyecto de decreto al tenor de la siguiente.

Exposición de Motivos

Los costos del transporte de personas, mercancías, y equipos impactan directamente la economía de todo el país, el transporte es una de las actividades más necesarias para el correcto funcionamiento del comercio y los servicios, asimismo sucede con el transporte de personas, y asimismo afecta el traslado de personas quienes viajan por motivos laborales, educativos o de descanso y ocio.

El México que hoy día vivimos adolece de problemáticas en varios campos. En el costo final de servicios y mercancías, es decir; insumos y productos finales, los gastos por transporte definen lo que el consumidor final se va a ver obligado a cubrir para gozar de los elementos antes mencionados, en el caso de los obstáculos a los que refiere el presente trabajo los cuales constituyen una traba para el desarrollo económico de empresas y particulares quienes hacen uso del contenido de la ley a la que alude la presente iniciativa de reforma y adición; es decir usuarios de caminos, puentes y autotransporte federal. Mencionamos las palabras traba y obstáculo porque los abusos de los permisionarios prestadores de servicios auxiliares ha llegado hasta niveles absurdos en los que los operadores de unidades de transporte y particulares en vehículos de uso personal-familiar se han visto prácticamente asaltados por operadores de grúas, quienes hacen uso de la extorsión para desenganchar los vehículos o de lo contrario sus vehículos serán retirados de la cinta asfáltica para ser llevados a depósitos en los que los costos de las facturas rebasan, en ocasiones, el valor de vehículos pequeños. En el caso de autotransporte de carga, las pesadas unidades son remitidas a depósitos sin causa que lo amerite, pues, más de una vez por una luz apagada, las autoridades federales, estatales y en ocasiones los elementos de la Guardia Nacional han actuado coludidos con las mafias de operadores de grúa, quienes descaradamente evaden e ignoran los tabuladores que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) tiene publicadas, las cuales a continuación tengo a bien citar por títulos para su contemplación, a lo que debo agregar en el apartado de bibliografía los vínculos respectivos para la consulta cibergráfica:

- Aspectos generales de la base tarifaria de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos en el autotransporte federal
- Base tarifaria de los servicios de arrastre

- Base tarifaria autorizada para la prestación del servicio de arrastre y salvamento por vehículo que deberá cobrar el permisionario
- Base tarifaria autorizada para la prestación del servicio de depósito por vehículo que deberá cobrar el permisionario

Antecedentes

Las crisis de inseguridad pública a nivel nacional, junto con los abusos por parte de las mafias de operadores de grúas, constituyen uno de los obstáculos más importantes para abatir costos en el tema de autotransporte, esto afecta a la economía nacional pues según reportes de las cámaras nacionales del autotransporte y de empresas aseguradoras, Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) el gasto rebasa a los costos por pérdidas causadas por siniestros y asaltos. La llamada mafia de las grúas compite con el crimen organizado, pues la afectación a la sociedad, la cual se ve impactada por los efectos de este fenómeno en todos sus niveles, hace necesario revisar diferentes aspectos, desde los actuales reglamentos para que los afectados puedan recuperar sus vehículos, hasta los temas que estos códigos tratan acerca de lo estricto de la aplicación de tarifas por tabulador.

Así también en el exhorto antes mencionado, tuve la oportunidad de denunciar que el Gobierno federal, a través de la SICT, cuenta con una página en que se pretende auxiliar a los quejosos de los servicios de grúas, **“Inconformidad por el cobro excesivo por la prestación del servicio auxiliar de arrastre, arrastre y salvamento, y/o depósito de vehículos”** es parte de las opciones que se ofrecen para hacer denuncias y demandar soluciones para los inconformes, pero a pesar de ello, las quejas encuentran oídos sordos, pues las acciones se encuentran ausentes y todo queda en discurso.

Como ya lo he mencionado en el punto de acuerdo en el que hablo de exhortar por acuerdo de la Cámara de Diputados a la SICT y a sus homólogos estatales para que se realicen operativos en caminos, carreteras y puentes con la finalidad de acabar con las irregularidades y abusos por parte de operadores de grúas respondientes de accidentes y percances en vías de comunicación, lo anterior obedece a que los operadores de vehículos de carga y particulares en vehículos de uso personal y familiar acusan que algunos elementos de seguridad federal, elementos de la policía estatal y en ocasiones hasta elementos de la Guardia Nacional proceden a llamar grúas a los sitios de los percances vehiculares sin el consentimiento de los involucrados en los casos en que el accidente o percance no ha constituido una afectación a las capacidades cognitivas de los operadores quienes se encuentran en sus cinco sentidos, por lo que se encuentran en perfectas condiciones de conciencia y de toma de decisiones, y que el vehículo muchas veces se encuentra en condiciones de circular con lo que se evidencia una clara colaboración entre las empresas de grúas en forma de contubernio para llevar a cabo cobros excesivos por maniobras de salvamento, enganche y arrastre de los vehículos, lo que se presta a casos de extorsión.

Las empresas que actúan con actos de abuso presentan características y comportamientos propios de una mafia, continúan operando y se jactan de tener relaciones de poder con funcionarios y personal de la Secretaría de Movilidad y Transporte (SMT), de diferentes estados, y que además funcionan a través de oficinas fantasma en diversos municipios en varios lugares del país.

Además, las denuncias de moches que se reparten a autoridades de los tres niveles de gobierno y que les permiten seguir operando en la impunidad total, nos lleva a pensar en que el negocio que estas empresas operan junto con los elementos corruptos de policías federales, estatales y elementos de la Guardia Nacional es más grande de lo que parece a simple vista, es decir el fenómeno iceberg está presente lo que entorpece su estudio para una reforma más amplia.

Actualmente estas empresas enfrentan denuncias vigentes por abusos en las descabelladas cuotas de servicios de enganche, arrastres y traslados, aunado a ello se mantienen en ocasiones sujetos a proceso por denuncias constituidas por delito de robo de autopartes de vehículos que son desvalijados en los depósitos clandestinos que estas empresas mantienen para sus fraudes.

La psicosis que se presenta es real, pues muchas veces se tiene una mayor certeza de que las policías de diferentes corporaciones y de la Guardia Nacional representan una mayor amenaza que la delincuencia, pues estos cuentan con uniforme, placa y operan a la luz del día y en contubernio con los operadores de grúas quienes hacen de su posición un nicho de poder en el que los cobros exorbitantes por servicios de arrastre, maniobra y enganche rondan cantidades absurdas.

Los empresarios en general, pero sobre todo los de la industria del transporte, reportan a la par de las empresas aseguradoras que, el cáncer que representan los abusos antes mencionados, está elevando los costos del transporte de mercancías y otros servicios pues sin mediar una petición por parte de los operadores de las unidades de transporte de carga, son coaccionados a aceptar los servicios de grúas completamente fuera de la justa dimensión del percance y con costos que rondan en ocasiones por encima de los 100 mil pesos, sumándose a las cantidades que algunos elementos de corporaciones estatales y federales exigen para dejar en paz a los trabajadores del volante y a los particulares.

Todos los gastos antes mencionados terminan por repercutir en los costos de las mercancías o en una disminución en las utilidades para empresarios, además de una reducción en la calidad de los servicios y un aumento en los tiempos de entrega, lo cual nos lleva a que el pagano final es el consumidor y por lo tanto la economía en general.

Parte del descaro con el que trabajan estas empresas es porque existe una impunidad desde la ley; es decir huecos y antinomias, sobre todo en la ley a que hace referencia esta iniciativa de reforma. Y por otra parte la protección de que gozan estas mafias por parte de los funcionarios de las distintas oficinas de las secretarías involucradas en el tema. Ejemplo de ello son las causales que deberían estar mencionadas de forma clara en cuanto al retiro, pérdida o suspensión de los permisos de que gozan los prestadores de servicios auxiliares, quienes como en el caso de grúas, no temen perder la licencia o permiso para continuar abusando y extorsionando, es por esto que se hace necesario como primer paso especificar en el lugar adecuado dentro de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, un listado de causales que pueden constituir la pérdida del mencionado permiso.

Corrupción, contubernio e impunidad son la causa y la consecuencia de este fenómeno, es deber nuestro como sociedad y como legisladores representantes de los intereses de la ciudadanía, formar un todo para frenar esto, por lo que la presente propuesta transcurre por añadir un artículo 52 Bis para especificar el listado de causales a que el prestador de servicios auxiliares puede incidir con la mencionada pérdida o suspensión.

Es necesario proveer de suficientes sanciones en las leyes de manera clara, para así ampliar la facultad de cualquier ciudadano en la petición de hacer efectiva la norma y así lograr primero: terminar con los abusos, y segundo: elevar la calidad de los servicios en caminos y carreteras, pues la comunicación por tierra ha sido por siglos, en la historia de la humanidad, la base del crecimiento económico, la prosperidad y el crecimiento.

A continuación, la tabla comparativa sirve para su correcta contemplación y análisis:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, la suscrita somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un artículo 52 Bis y se reforma el artículo 55 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de sanciones a los permisos de prestadores de servicios auxiliares

Único. Se adiciona un artículo 52 Bis y se reforma el artículo 55 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de sanciones a los permisos de prestadores de servicios auxiliares, para quedar como sigue;

Título Cuarto De los Servicios Auxiliares al Autotransporte Federal

Capítulo I Clasificación de los Servicios Auxiliares

Artículo 52 Bis.

En el caso de los permisos a que se refiere el artículo 52; los prestadores de servicios auxiliares al autotransporte federal estarán sujetos a revocación o suspensión del permiso respectivo por las siguientes causales:

I. Suspensión por hacer caso omiso de los llamados de atención por parte de la Secretaría.

II. Revocación por no respetar los tabuladores publicados por la SICT.

III. Suspensión por quejas recurrentes y fundamentadas acerca de abusos en el cobro de la prestación de servicios.

IV. Suspensión en caso de encontrarse el prestador de servicios auxiliares sujeto a proceso judicial por causas inherentes a quejas y/o denuncias por abusos y omisiones en la prestación de servicios.

V. Revocación por incumplimiento en las obligaciones adquiridas en el acuerdo que da origen al permiso respectivo.

VI. Revocación por contubernio comprobado con autoridades federales o estatales para llevar a cabo abusos en el cumplimiento y cobro de la prestación de los servicios auxiliares.

VII. Revocación por el otorgamiento de datos falsos por parte del permisionario a la Secretaría.

En el caso de la suspensión del permiso, ésta se llevará a cabo por periodo de 6 a 12 meses.

Capítulo IV Arrastre, Salvamento y Deposito

Artículo 55. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos se sujetarán a las condiciones de operación y modalidades establecidas en los reglamentos respectivos, **asimismo estarán sujetos al cobro respectivo, respetando de manera estricta los tabuladores oficiales publicados por la SICT.**

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. El Ejecutivo federal realizará, a través de la SICT, las adecuaciones necesarias para la implementación del presente decreto en un plazo de 60 días.

Fuentes

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal
- https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5473224&fecha=28/02/2017#gsc.tab=0
- https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5473224&fecha=28/02/2017#gsc.tab=0

· https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5473224

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de marzo de 2023.

Diputada Macarena Chávez Flores (rúbrica)

SILL