

**C.C. Secretarios de la Mesa Directiva,  
Del Honorable Congreso del Estado de Puebla,  
P r e s e n t e s .**

El que suscribe, Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa, integrante de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, y de la fracción parlamentaria del PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 57 fracciones I y XXIV, 63 fracción II, y 64 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla, 44 fracción II, 144 fracción II, 146 y 147 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla, 120 fracción VI del Reglamento Interior de Honorable Congreso del Estado, someto a la consideración de esta Soberanía el presente Acuerdo bajo el siguiente:

### **CONSIDERANDO**

La movilidad se ha convertido en uno de los asuntos prioritarios a atender y resolver en las agendas gubernamentales, las estrategias que se han llevado a cabo hasta el momento, en la mayoría de los casos, no han logrado crear las condiciones de bienestar y prosperidad para la población en las áreas urbanas.

En este contexto, la Región en términos de movilidad, se define por dos rasgos contrastantes, por un lado, la importancia del transporte público colectivo, los viajes a pie y en bicicleta, y por el otro, el creciente aumento de la motorización y

la congestión, invirtiendo un alto porcentaje de los recursos públicos en infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado.

En el caso de México, el Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015, (reporte que forma parte del Reporte Global en Asentamientos Humanos de ONU-Hábitat), muestra que si bien se han dado pasos importantes para la creación de una política de movilidad y planeación urbana, será primordial promover acciones coordinadas en todos los órdenes de gobierno que apoyen la consolidación de avances sustanciales, tales como implementar estrategias que desincentiven el uso del automóvil y faciliten modos de transporte no motorizado; que fomenten el uso del transporte público y se invierta en que éste sea con menor consumo energético; que impulsen el modelo de ciudad compacta, con usos de suelo mixtos compatibles, así como el esquema de calle completa como un medio para favorecer la accesibilidad universal y generar condiciones adecuadas para la movilidad de personas y mercancías

En este Reporte, se hace referencia al derecho a la movilidad como un eje estratégico para lograr condiciones de prosperidad urbana, con transporte público eficiente y con accesibilidad universal, así como situaciones adecuadas y de seguridad para el peatón y ciclista. Se resalta también la importancia del seguimiento y evaluación de las estrategias que se implementen y la participación del sector privado, social y académico en ello, con el fin de consolidar en el mediano y largo plazo los avances logrados.

No obstante, que, para lograr condiciones de movilidad urbana, es necesario un transporte público eficiente y con accesibilidad universal, así como situaciones adecuadas y de seguridad para el peatón y ciclista. Según el Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015, las ciudades mexicanas enfrentan diversos retos caracterizados por: congestión vial, altos costos de movilidad, pérdidas de tiempo en traslados, invasión de espacios públicos, accidentes, contaminación, inseguridad y rechazo al transporte público por lento y peligroso, lo que vulnera particularmente a los sectores de bajos ingresos y a las mujeres, e implica condiciones de exclusión y poca accesibilidad para personas con alguna discapacidad.

El Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015, en su diagnóstico de movilidad, arroja como resultado que la deficiencia y baja calidad del transporte público, inhibe su posicionamiento como una alternativa para la movilidad.

Este mismo reporte, con respecto a la situación del transporte público concesionado, refleja que los problemas de movilidad crecieron de manera exponencial al igual que el rechazo de las y los usuarios que generalmente lo califican de malo, lento, peligroso, deteriorado y como un sinónimo de pobreza. También se desprende que por lo que hace a la administración del servicio de transporte público en los municipios, las autoridades estatales otorgan concesiones individuales (a personas que pueden ser dueñas de varias unidades, esquema conocido como hombre-camión) que se organizan en torno a la ganancia diaria del dueño (cuenta) o sueldo del conductor. Este sistema se caracteriza por una

competencia feroz por el pasaje, inseguridad (en un 43% de las 1,023 muertes por atropellamiento ocurridas en 2011 en la Ciudad de México, están involucrados microbuses (Díaz, 2014), sobrecupo, nula interconectividad, paradas discrecionales y repentinas para el ascenso y descenso de pasaje, invasión de rutas, bajas velocidades, conductores improvisados e invasión y deterioro del espacio público.

Por lo que hace al rubro de “Sistemas integrados de transporte público masivo”, El Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015, arrojó que, en México, las iniciativas para mejorar la cada vez más comprometida movilidad urbana, empezaron en las grandes metrópolis y ciudades, con la generación de cambios culturales e institucionales a favor de un transporte público de calidad.

Que es a partir de esta visión de movilidad urbana sustentable, las metrópolis de más de un millón de habitantes canalizaron inversiones para la planeación y construcción de sistemas de transporte urbano masivo tipo autobuses rápidos troncales (BRT por sus siglas en inglés), trenes ligeros y tranvías suburbanos. Sin embargo, aún son pocas las ciudades en México que a la fecha operan con estos sistemas y su participación en el número de viajes es todavía baja.

Dentro de las reflexiones del Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015, se encuentra la de “Implementar en las ciudades políticas públicas que fomenten los distintos tipos de movilidad —dando prioridad al peatón y ciclista, conectando las distintas zonas a través de transporte público con criterios de accesibilidad universal, gestión de la demanda y estrategias para la distribución eficiente de mercancías en zonas urbanas.”

Atendiendo a todo lo señalado con antelación, en específico, a que el transporte es un medio para acceder a derechos, oportunidades, bienes y servicios en las ciudades, cuyo objetivo es asegurar el acceso equitativo de todas y todos a la educación, salud; se hace necesario que el transporte se encamine a garantizar la movilidad de personas u objetos en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad.

Consciente de ello, se hace necesario que el Servicio de Transporte en el Estado, garantice la movilidad de las personas en condiciones de libertad, acceso, calidad y seguridad. Así mismo, para el efecto de precisar la forma de garantizar la movilidad, se hace necesario, referir que el Servicio de Transporte en el Estado, reúna características de; racionalidad; procure la optimización de la infraestructura vial; prevea la participación ciudadana; refiera la sustentabilidad; tome en consideración el destino preferente; y considere la Accesibilidad.

En mérito de lo anterior, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía, la siguiente:

**INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 12 BIS, Y RECORRE EL ACTUAL 12 BIS AL 12 TER, DE LA LEY DEL TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE PUEBLA, PARA QUEDAR COMO SIGUE:**

**ARTÍCULO 12 Bis.** - El Servicio de Transporte en el Estado a que se refiere el artículo anterior, es un servicio encaminado a garantizar la movilidad de personas u objetos en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, sujeto a una contraprestación económica, el cual se sujetará a los siguientes principios rectores:

- I. Acceso al transporte. Que el usuario del servicio pueda transportarse en condiciones de comodidad, calidad y seguridad;
- II. Racionalidad de vehículos e infraestructura. La utilización de vehículos de transporte conforme a la demanda de servicio y procurar la optimización de la infraestructura vial existente y la construcción de infraestructura especial que facilite la operación de cada uno de los distintos modos de transporte;
- III. Antimonopolio. Vigilar que no se formen ni propicien monopolios, competencia desleal u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, garantizando al usuario diversas alternativas de transporte;
- IV. Participación ciudadana. La sociedad civil organizada podrá emitir opiniones, estudios y recomendaciones para mejorar la calidad del servicio de transporte;
- V. Sustentabilidad. La promoción para el uso de medios alternos de transporte que fomenten la movilidad en el Estado;
- VI. Destino Preferente. Uso preferente de las vialidades, carreteras, caminos e infraestructura vial de carácter estatal y municipal, al fortalecimiento de la movilidad de las personas, a través de los servicios de transporte público y especializado y los medios alternos de transporte no motorizados; y

- VII. Accesibilidad. Implementación de medidas tendientes a asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás personas, a los servicios público y especializado de transporte, e infraestructura afecta a dichos servicios.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** - El presente Decreto entrará en vigor al día de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**SEGUNDO.** - Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA A 20 DE JUNIO DE DOS MIL DIECISÉIS.**

Diputado Pablo Fernández del Campo Espinosa,

Integrante de la LIX Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla, y de la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional.