

Año: 2018

Expediente: 12064/LXXV

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXV Legislatura

PROMOVENTE: DIP. ALEJANDRA LARA MAIZ, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL

ASUNTO RELACIONADO: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE CREA EL INSTITUTO DE PROCURACION PARA LA DEFENSA DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PUBLICO.

INICIADO EN SESIÓN: 23 de octubre del 2018

SE TURNÓ A LA (S) COMISION (ES): Gobernación y Organización Interna de Los Poderes y Transporte

C.P. Pablo Rodríguez Chavarría

Oficial Mayor



MARCO ANTONIO GONZÁLEZ VALDEZ
PRESIDENTE DEL CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E . -

Los suscritos Diputados integrantes del Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional de la Septuagésima Quinta Legislatura al Honorable Congreso del Estado de Nuevo León, en ejercicio de las atribuciones establecidas en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, en su artículos 68 y 69, así como los diversos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, presentamos ante esta Soberanía, **Iniciativa con proyecto de Decreto por la que se Crea la Ley del Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, así como distintas modificaciones a la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León, al tenor de la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Actualmente en nuestra entidad las dificultades que enfrenta el transporte público parecen llevar a un proceso de crisis entre los prestadores del servicio y los usuarios, el sistema de transporte requiere una transformación de carácter más profundo, que las pocas medidas que hoy en día se implementan para garantizar que este servicio se preste de manera adecuada y transparente.

En este sentido, la CNDH la Comisión Nacional de Derechos Humanos, a través de distintas publicaciones señala que el derecho a la movilidad, es un derecho que tiene un papel fundamental en cualquier sociedad, toda vez que en la actualidad es innegable que cada persona requiere trasladarse de un lugar a otro, para cubrir sus necesidades más esenciales como acudir a su área laboral, educativo y de esparcimiento.

Al respecto, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 11 establece que **Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes.**

La disposición antes citada prevé cuatro libertades fundamentales:

1. La libertad de entrar en la República,
2. La libertad de salir de ella,
3. La libertad de viajar por su territorio y
4. La libertad de mudar de residencia.

En ese tenor, el derecho de movilidad se refiere al deber del Estado de proporcionar los medios para que las personas puedan desplazarse de forma fácil citando por ejemplo: las distintas modalidades del transporte público o privado, estableciendo requisitos específicos para acceder al mismo.

Ahora bien, hemos constatado a través de los años, que el sistema de transporte urbano ha estado en dificultades, que se expresan en una inestabilidad en la prestación de sus servicios de transporte público formal y legalmente establecidos; en una baja de rendimiento de dichos sistemas, en aumentos de costos y tarifas, en generación de tráfico y

una abundancia de automóviles particulares ante la evidente deficiencia del servicio público.

La mayoría de los ciudadanos reconocen que batallan todos los días con el uso del transporte público para trasladarse y señalan que esto se agudiza, y que en algunas ocasiones tienen que realizar transbordos por la inseguridad, saturación y pérdida de tiempo que presentan estos medios.

Dentro de los factores más importantes que contribuyen a la molestia de los usuarios cuando toman el transporte público, se destacan el maltrato del operador, inseguridad, exceso de gente en estaciones y paradas, demasiado tiempo de espera y mayor tiempo de traslado.

El maltrato por parte de los conductores hacia los pasajeros, no solo verbal, sino también a la hora de conducir y por supuesto el maltrato en general a los demás automovilistas. **A eso se le debe sumar que, de acuerdo a datos del Estudios de Accidentes de Tránsito terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas realizado por el INEGI, en Nuevo León, tan solo en el año 2017 se registraron 9, 566 accidentes en camiones urbanos de pasajeros, dando un promedio de 26 accidentes al día.**

En este sentido basta manifestar que el transporte público concesionado al sector privado es la columna vertebral de la movilidad en las ciudades. De acuerdo al Reporte Nacional de Movilidad Urbana 2014-2015, elaborado por la ONU Hábitat, en la Zona Metropolitana de Monterrey, el 50% de los 8 millones de viajes se realizan en transporte público de transporte y el otro 50% se realiza en cerca de 2 millones de automóviles privados

Otro factor que viene a agudizar más la posible movilidad es el desmesurado crecimiento del parque vehicular en la zona metropolitana de Monterrey donde se expresa en congestionamiento desmesurado, aunado a los aumentos en los tiempos de traslado, deterioro en la calidad de vida de los habitantes y problemas de contaminación. Por eso es indispensable crear condiciones preferenciales para el transporte público de calidad, porque de esa manera se brinda a la población mejores condiciones de costo, cercanía y rapidez.

De acuerdo con el reporte de la ONU, pese a ser el más usado, el transporte público de baja capacidad constituye la flota con menor crecimiento, innovación tecnológica y sistemas de administración y operación, lo que inhibe su posicionamiento como una alternativa para la movilidad.

Pese a las recomendaciones de expertos y organismos internacionales, de incentivar el uso del transporte público, el Estado de Nuevo León mantiene una tendencia a la inversa pues cada vez son más los autos que circulan en la zona metropolitana y menos las unidades de rutas urbanas, según revelan estadísticas.

Lo anterior derivado de que mientras los desplazamientos en medios de transporte privado se disparaban, los sistemas de transporte público evolucionaron lentamente en términos de tamaño y renovación de su flota, los modelos de operación y administración se estancaron y disminuyó progresivamente la calidad en el servicio, por lo que al avanzar el proceso de expansión urbana, 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 sin embargo las tarifas de transporte nunca dejaron de ir a la alza.

Para asegurar la implementación de una política pública de movilidad urbana sustentable, y que se encuentre del lado del ciudadano es necesaria y obligada la coordinación entre los niveles de gobierno, asimismo es necesario consolidar y armonizar el marco institucional y normativo estatal para asegurar su implementación, así como fortalecer el papel del ciudadano, para que el Estado organice y mejore la calidad del servicio de transporte público masivo.

Actualmente el manejo de los sistemas de transporte es llevado por el Gobierno del Estado a través de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema Público de Transporte Público de Nuevo León y la Secretaría de Desarrollo Sustentable por conducto de la Subsecretaría de Movilidad y Transporte.

Así mismo el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad es el órgano encargado de elaborar y diseñar planes y programas de transporte y vialidad, así como de proponer acciones de mejora en la calidad de los servicios de transporte, y fomentar los acuerdos entre los diferentes sectores del transporte. Y entre otras cosas atiende lo relativo a las tarifas de transporte.

Dentro de los integrantes del Consejo, muy pocos representan a usuarios del Transporte, dicho consejo se encuentra mayormente compuesto por integrantes del Gobierno y concesionarios, por lo que velar por los intereses del ciudadano a la hora de tomar decisiones que le afectan directamente, no es la prioridad.

De acuerdo al Presupuesto de Egresos 2018 el Consejo opera con un presupuesto de \$8 millones 126 mil 593 pesos, superando al Instituto de Vivienda que opera con 6 millones, el Instituto de Seguridad Pública con 3 millones 800 mil y el Instituto del Agua con apenas 2 millones y medio.

Ahora bien, estas circunstancias no hacen llevar a cabo acciones legislativas que protejan a los usuarios del transporte público de pasajeros, estableciendo instrumentos jurídicos que garanticen sus derechos y les brinden una seguridad jurídica a la hora de exigir que sus derechos a un transporte público se cumpla.

Esto siguiendo el principio constitucional del debido proceso enumerado en el artículo 17 de nuestra carta magna donde se sostiene que cualquier ciudadano debe señalar que a todo individuo debe administrársele justicia en la forma en que determinen las leyes y bajo procedimientos que contemplen para tal fin.

Bajo esta primicia es que el día de hoy el Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional, considera oportuno establecer una normativa y un organismo que cumpla con el objetivo de prestar un servicio adecuado y justo a los usuarios del transporte público, al proponer la creación del Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, mismo que contara con 37-treinta y siete artículo y 9-nueve transitorios.

Asimismo es eliminando el Consejo Estatal del Transporte y se trasladan algunas funciones que realizaba esta organismo a la Junta de Gobierno del propio Instituto, modificando el articulado de Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

Es oportuno mencionar que este organismo que se pretende crear por su misma naturaleza, deberá rendir cuenta pública para que la Auditoría Superior del Estado puede ejercer sus facultades constitucionales de Fiscalización, transparentando el Gasto de los recursos públicos que tenga a su disposición para su funcionamiento.

No obstante, de lo anterior establece un organigrama estructural del instituto, contando con dependencias que prestaran auxilio a los usuarios, permitiendo tener un trato más justo, ante cualquier irregularidad en la prestación del servicio, desarrollándose la normativa en el siguiente contenido de capítulos:

CAPÍTULO PRIMERO, Se abordan las Disposiciones Generales de esta ley, el objeto, que será garantizará la protección, asistencia y defensa de los derechos de usuarios del Transporte Público generando una cultura entre los usuarios y los prestadores del servicio, estableciendo además acciones de mejoramiento en el servicio.

CAPÍTULO SEGUNDO, En este capítulo se establecerán las atribuciones que tendrá el instituto, Atender y resolver las solicitudes de asesoría y consulta que le presenten, los usuarios del transporte público, por la mala presentación del servicio de pasajeros.

CAPÍTULO TERCERO, Se señalará la estructura orgánica con la que contara el instituto como el órgano máximo de la institución, estableciendo figuras jurídicas como el Director General y los asesores jurídicos, mismos que conformaran y garantizaran este derecho a los usuarios.

CAPÍTULO CUARTO, En ella se señalará las funciones que tendrá la Junta Directiva y por quienes estará integrada, cuyo objetivo primordial es que sean un órgano ciudadanizado que permita que sus decisiones sean legitimadas por este órgano.

CAPÍTULO QUINTO, Este mencionará los requisitos y facultades que tendrá el titular del Instituto, así como el procedimiento de designación que deberá llevarse a cabo para que el Congreso del Estado a través de una terna que envíe el Ejecutivo del Estado deberá realizar la designación.

CAPÍTULO SEXTO, Este refiere a la existencia de asesores que serán las personas que de primera mano le darán seguimiento a las quejas o denuncias que presenten los usuarios del transporte público, dándoles seguimiento que les sean turnados hasta finiquitarlos.

CAPÍTULO SÉPTIMO, En él se establecerán los plazos, procedimientos y recursos que podrá tener los usuarios para quejarse o denunciar en caso de que sus derechos sean violentados, además de quienes sean las instancias para resolver y atender sus solicitudes.

Esta iniciativa de ley permitirá tener una herramienta para los usuarios del transporte público que vean vulnerados sus derechos y coadyuvará a descubrir la verdad de los hechos ocurridos, haciendo de ella una ley de avanzada beneficiando principalmente a sus usuarios, estableciendo para ello un organismo para este fin que les permitan defenderse de una forma adecuada y oportuna.

En virtud de los hechos y razonamientos antes citados, quienes integramos el Grupo Legislativo del Partido Revolucionario Institucional presentamos ante este Pleno el siguiente Proyecto de:

PRIMERO: Se expide la Ley que Crea el Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, para quedar como sigue:

D E C R E T O

LEY QUE CREA EL INSTITUTO DE PROCURACIÓN PARA LA DEFENSA DEL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- La presente ley es de orden público e interés social y tiene como finalidad regular la organización, funcionamiento del Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, garantizando la procuración y la defensa del usuario del transporte público con participación ciudadana y tendrá su domicilio en la Ciudad de Monterrey, Nuevo León.

Artículo 2.- El Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, será un Organismo Público Descentralizado del Gobierno del Estado, con personalidad Jurídica y patrimonio propio, con autonomía técnica y de gestión, con participación ciudadana para el cumplimiento de sus atribuciones, objetivos y fines.

Artículo 3.- El Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, tendrá por objeto, garantizará la protección, asistencia y defensa de los derechos de usuarios del Transporte Público en cualquier orden a través de instrumentación y procedimientos que protejan sus intereses, buscando generar una cultura de respeto entre los usuarios y los prestadores del servicio.

Además, contará con una Junta de Gobierno dentro de su estructura orgánica de planeación y coordinación de acciones para la estructuración y mejoramiento del servicio de transporte público con las instancias de gobierno de tal forma que se preste un sistema de vialidad y transporte, mismo que incluirá la participación de ciudadanos, siendo además un órgano de carácter técnico, especializado, de carácter consultivo.

En ningún caso, el presupuesto que se asigne al Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público que se le haya asignada en el ejercicio inmediato anterior.

Los servicios que presente el instituto a la ciudadanía por concepto de asesoría jurídica se prestarán gratuitamente bajo principios de probidad, honradez y profesionalismos a los usuarios.

Artículo 4.- Para los efectos de esta ley se entenderá por:

AGENCIA: Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público;

ASESOR JURÍDICO: Servidor público, signado al Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, que

defenderá por presuntas violaciones a los derechos de los usuarios del Transporte Público.

DIRECTOR DEL INSTITUTO: Director General del Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público

INSTITUTO: Por sus siglas IPDUTP al Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, podrá ser denominado por su abreviatura;

JUNTA GOBIERNO: Máxima autoridad del Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público no tendrá el carácter de autoridad;

LEY: Ley que Crea el Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público; y

REGLAMENTO: Reglamento Interior del Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público;

Artículo 5.- Las Dependencias, entidades y organismos del Estado deberán coordinarse para alcanzar los fines de la presente ley, observando, los planes y programas para tal efecto.

CAPÍTULO SEGUNDO DE LAS ATRIBUCIONES

Artículo 6.- Para el cumplimiento de su objeto, el Instituto IPDUTP, tendrá las siguientes atribuciones:

I.- Atender y resolver las solicitudes de asesoría y consulta que le presenten, los usuarios del transporte público, por la mala presentación del servicio de pasajeros;

II.- Representar al Usuario del Transporte Público ante la Autoridad correspondiente, promoviendo a su nombre las acciones legales a que haya lugar, deduciendo con oportunidad y eficacia los derechos de sus representados hasta su total resolución;

III.- Conocer a detalle de las quejas de los usuarios del transporte público, y formular recomendaciones no vinculantes a las autoridades;

IV.- Impulsar con las autoridades el respeto y equidad para los usuarios del Transporte Público, así como la disposición de información actualizada que oriente y auxilie a los usuarios, acerca de sus obligaciones, derechos y medios de defensa de que disponen;

V.- Promover el estudio la enseñanza y divulgación de las disposiciones relativas a garantías y facultades de las autoridades competentes procedimientos y medios de defensa al alcance de los usuarios del transporte público;

VI.- Emitir opiniones sobre la factibilidad del servicio de transporte Urbano de pasajeros en los desarrollo inmobiliarios del Estado;

VII.- Crear Comisiones Ordinarias, para atender los distintos temas del transporte, nombrando a especialistas en el tema como secretarios Técnicos, mismos que serán nombrados conforme a su Reglamento Interno;

VIII.- Proponer a la Junta de Gobierno a través del Director del Instituto las tarifas del servicio público de pasajeros con base a estudio técnicos y financieros que justifiquen cualquier ajuste en la tarifa;

IX.- Identificar los problemas que ocasione perjuicios a los usuarios del transporte público a efecto de proponer a la Agencia las Recomendaciones correspondientes;

X.- A través de su Junta de Gobierno deberá Coordinarse para alcanzar los acuerdos que en ella se establezcan para mejorar el servicio de transporte público de pasajeros;

XI.- Emitir su Reglamento Interno, que posteriormente tendrá que ser enviado al Ejecutivo para su Publicación en el Periódico Oficial del Estado;

XII.- Convocar o citar a reuniones a las autoridades y servidores públicos que hayan sido denunciados por los usuarios para aclarar los hechos por los que son acusados; y

XIII.- Las atribuciones que deriven de otros ordenamientos.

Las quejas, reclamaciones o sugerencias de los usuarios que presenten ante el Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público no constituirán recurso administrativo ni su interposición afectará o suspenderá los plazos y trámites y procedimientos que se lleven a cabo.

Las respuestas que emita el instituto sobre las quejas, reclamaciones y sugerencias que se hayan presentado no crearán ni extinguirán derechos ni obligaciones a los usuarios del transporte público, así como también tampoco liberarán de obligaciones a los servidores públicos, por lo que dichas respuestas no podrán ser impugnadas.

La formulación de quejas y reclamaciones, así como las resoluciones y recomendaciones que emita el Instituto no constituirá instancia y no afectará el ejercicio de otros derechos y medios de defensa que puedan corresponder a los usuarios conforme a las leyes. Ni suspenderán ni interrumpirán sus plazos preclusivos, de prescripción o caducidad ni afectará los trámites y procedimientos que lleven a cabo las autoridades. Esta circunstancia deberá señalarse a los usuarios en el acuerdo de admisión de queja o reclamación.

CAPÍTULO TERCERO DE SU ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN

Artículo 7.- El Instituto se conforma con los siguientes órganos:

I. Junta de Gobierno;

II. Dirección General del Instituto; y

III. Asesores Jurídicos;

El Instituto de Procuración para la Defensa del Usuario del Transporte Público, contará con el personal técnico y administrativo necesario para cumplir con sus funciones, su organización y las reglas serán determinadas en el reglamento interior.

CAPÍTULO CUARTO DE LA JUNTA DE GOBIERNO Y SU FUNCIONAMIENTO

Artículo 8.- La Junta Gobierno será la máxima autoridad del Instituto. Ésta, la cual estará integrada de la siguiente manera y los cuales tendrán voz y voto dentro de esta:

I. Un presidente que será, el Titular del Ejecutivo del Estado;

II. Un Vicepresidente que será, El Titular de la Agencia Estatal del Transporte;

III. Un Secretario que será el Director General del Instituto;

IV. Vocales;

a) Un representante de la Universidad Autónoma de Nuevo León;

b) Un representante del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey;

- c) Un Representante de la Secretaría de Desarrollo Sustentable;
- d) Quince Representantes de los Usuarios designados por convocatoria pública, tal y como lo establece el último párrafo de este artículo;
- e) Un Representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte en Nuevo León;
- f) Un Representante de cada uno de los Municipios del Área Metropolitana;
- g) Un Representante de los demás Municipios del Estado, que no formen parte del área metropolitana, cuando se traten en Instituto asuntos relacionados con sus respectivas jurisdicciones;
- h) Un Representante de una Agrupación de personas con discapacidad, a propuesta del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia;
- i) Un Representante del Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey; y
- j) Un Diputado Local, representante del Poder Legislativo que será designado por el Pleno del Congreso del Estado a propuesta de la comisión de Transporte;

El Gobernador del Estado, previo al vencimiento 90 noventa días antes emitirá la convocatoria a fin de que se cubran las vacantes que dejen las personas a que refieren la fracción IV inciso d) de este artículo.

Artículo 9.- El cargo como miembro de la Junta de Gobierno es de carácter honorífico, por tanto quienes ocupen estos cargos no recibirán remuneración económica alguna, con excepción del Director General del Instituto cuya remuneración será la equivalente a Secretario de la administración estatal centralizada.

Artículo 10.- Para que las sesiones sean válidas, se requiere que sean citados por escrito o por la mejor vía que la Junta de Gobierno determine, constituyéndose el quórum por lo menos con las dos terceras partes de los integrantes. Los acuerdos se tomarán por mayoría de los presentes en sesión, teniendo el presidente voto de calidad en caso de empate.

Artículo 11.- Las sesiones de la Junta de Gobierno serán ordinarias o extraordinarias previa convocatoria. La Junta de Gobierno deberá reunirse en sesión ordinaria al menos seis veces al año, para abordar los distintos temas del transporte, mismas que se efectuarán durante los meses que determine el propio órgano o conforme a lo señale su Reglamento Interno.

Artículo 12.- La Junta de Gobierno, tendrá dentro de sus atribuciones, las siguientes:

I.- Establecerse foros, mesas para conciliar y equilibrar las opiniones y los beneficios de la sociedad civil, y el ámbito privado, en el análisis y solución de la problemática relativa al servicio de transporte y de la vialidad;

II.- Proponer a la Agencia acciones de mejora y aseguramiento en la calidad de los servicios que esta ley establezca;

III.- Aprobar en su caso el ajuste a las tarifas del transporte que proponga el Instituto por medio de su Titular, mismo que deberá ser amparado con los estudios técnicos que sustenten para cada caso dicho ajuste;

IV.- Colaborar con la Secretaria de Desarrollo Sustentable en la elaboración y diseño de los planes, programas y estudios de transporte y vialidad;

V.- Colaborar con el SINTRAM en los proyectos y actividades que se acuerden con el Comité técnico del mismo;

VI.- Promover con representantes de las Cámaras de la Iniciativa Privada, proyectos de vialidad dentro del Plan de Transporte de Carga del Estado;

VII.- Proponer a la Agencia modificaciones a la normatividad aplicable a la materia objeto de esta ley;

VIII.- Auxiliar en la planeación y diseño de proyectos de transporte y vialidad que involucren o requieran una coordinación entre los tres niveles de gobierno;

IX.- Remitir un Informe anual en el mes de enero de cada año al Congreso del Estado, que contendrá los acuerdos aprobados en pleno, junto con el seguimiento hasta el momento de seguimiento por parte del Director General del Instituto;

X.- Realizar estudios de ingeniería, evaluación de proyectos, transporte y vialidad, impacto vial, o de cualquiera otra índole inherente a la materia objeto del presente ordenamiento;

XI.- Analizar y, en su caso, aprobar el proyecto de presupuesto del Instituto;

XII.- Proporcionar a los municipios asesoría técnica en materia de transporte y vialidad que lo soliciten; y

XIII.- Las demás que se establezcan en esta Ley, en el Reglamento Interior, o en cualquier otra disposición.

Artículo 13.- La Junta de Gobierno tendrá como mínimo las siguientes comisiones ordinarias:

I.- **Atención y Defensa de los Usuarios;**

II.- **Concesiones y Permisos;**

III.- **Costos, Productividad y Transparencia;**

IV.- **Normatividad y Planeación; y**

V.- **Seguridad, Tránsito y Vialidad.**

La Junta podrá crear las comisiones que estime convenientes para su mejor desempeño, en el ámbito de sus atribuciones, las mismas se establecerán en el reglamento.