



MARÍA EUGENIA HERNÁNDEZ PÉREZ

Diputada Federal

PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBERNADOR DEL ESTADO DE MÉXICO PARA QUE, EN CONJUNTO CON EL PODER LEGISLATIVO Y EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS, REVISEN A FONDO EL MODELO DE CONCESIONES HOMBRE-CAMIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO, CON EL OBJETO DE IMPULSAR UNA TRANSICIÓN HACIA UN MODELO DE CONCESIONES DE CORTE EMPRESARIAL, COMO PARTE DE UN ESFUERZO INTEGRAL PARA PROMOVER LA COMPETITIVIDAD, LA CALIDAD, LA SEGURIDAD, LA EFICIENCIA Y LA EFICACIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO MEXIQUENSE, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA EUGENIA HERNÁNDEZ PÉREZ.

La que suscribe, María Eugenia Hernández Pérez, Diputada Federal de la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, e integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 58 y 59 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración de esta asamblea la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al Gobernador del Estado de México para que, en conjunto con el Poder Legislativo y en el ámbito de sus respectivas competencias, revisen a fondo el modelo de concesiones hombre-camión de transporte público, con el objeto de impulsar una transición hacia un modelo de concesiones de corte empresarial, como parte de un esfuerzo integral para promover la competitividad, la calidad, la seguridad, la eficiencia y la eficacia del transporte público mexiquense, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

Continuar con la política de privilegiar el otorgamiento de concesiones individuales de tipo hombre-camión para transporte público, por parte de las autoridades en la materia del gobierno del Estado de México, ha llevado a la entidad a otorgar un servicio deplorable que afecta a la calidad de vida de los usuarios.

En efecto, el modelo de concesión hombre-camión, es decir, una concesión por persona, como forma de concesionar derechos por parte del Gobierno del Estado de México, a través de la Secretaría de Movilidad para que operen unidades de transporte público y de esta manera satisfaga los mandatos previstos en la Ley y al

MARÍA EUGENIA HERNÁNDEZ PÉREZ

Diputada Federal

mismo tiempo la demanda, es un modelo que lejos de cumplir lo anterior, ha generado problemas graves que afectan al erario público y a la economía de las familias.

En el Estado de México, de acuerdo con cifras del Secretario de Movilidad, para 2019, hay más de 165 mil registros de permisionarios o concesionarios¹ bajo el modelo hombre-camión, pero además, hay otro 41-45% que presta el servicio de manera irregular². Entre los permisionarios regulares e irregulares, ocupan el 87% del total de unidades que operan en la entidad, que además, se encuentran agrupadas en asociaciones civiles como Antorcha Campesina, Grupo Izgaza y otros, que no son consideradas unidades económicas formales. Señalamos también que estas asociaciones se dedican a obtener concesiones para después rentarlas³. El resto del porcentaje se encuentra en firmas, compañías o empresas mercantiles consideradas unidades económicas formales.

El Estado de México es la entidad federativa que tiene mayor porcentaje de población ocupada del país que utiliza el transporte público, con un 50.9%, 4 puntos porcentuales por arriba de la Ciudad de México, esto quiere decir que el 50% de las personas en edad de laborar y estudiar ocupan a diario el transporte público concesionado de tipo hombre-camión de la entidad para poder trasladarse a sus actividades, sin embargo el servicio ofrecido por estas unidades presenta los siguientes problemas, que son datos categóricos que se atribuyen en gran medida al modelo de concesión actual:

1. **Es inseguro:** El Estado de México resalta por su aumento del 700% en asaltos al transporte público en los últimos 3 años, siendo los municipios de Nezahualcóyotl y la Paz los que mayor aumento registraron⁴, de acuerdo con cifras del Sistema Nacional de Seguridad, perteneciente al Consejo Nacional de Seguridad Pública. Así mismo, en términos de la Encuesta Nacional de

¹ Revista Transportes. (2019) *Transportistas del EDO MEX protestan contra cambios en concesiones*. Disponible en <https://www.tyt.com.mx/nota/transportistas-de-edomex-protestan-contracambios-en-concesiones>. Consultado el 28 de mayo 2020.

² Milenio (2019). *Irregular, 41% del transporte público en el Estado de México*. Disponible en: <https://www.milenio.com/estados/irregular-41-del-transporte-publico-en-el-estado-de-mexico>. Consultado el 29 de mayo 2020.

³ El Sol de Toluca. (2018). *Renta de Concesiones en transporte público, un negocio jugoso*. Disponible en: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/renta-concesiones-en-transporte-publico-un-negocio-jugoso-1673954.html>. Consultado el 28 de mayo 2020.

⁴ Revista Forbes México. *Pese a ser inseguro, tarifa del transporte público en el Edomex subirá a \$14.50 (mínimo)*. Disponible en: <https://www.forbes.com.mx/pese-a-ser-inseguro-tarifa-del-transporte-publico-en-el-edomex-subiria-hasta-45/>

MARÍA EUGENIA HERNÁNDEZ PÉREZ

Diputada Federal

Victimización y Percepción sobre la Seguridad Pública 2019⁵, las cifras de los delitos sexuales y feminicidios contra mujeres en el transporte son las más altas, quedando en segundo lugar el Estado de México después de Sonora. En cuanto a medidas de seguridad implementadas para resolver el problema, solo el 20% de las unidades cuenta con cámaras u otros métodos⁶.

Resaltamos también los accidentes que ocurren constantemente donde lamentablemente la impunidad entre las autoridades y los líderes de las asociaciones permite que no se respeten las reglas de circulación, capacitación, supervisión y mantenimiento de las unidades; el más reciente ocurrió a la altura del km 15 de la Autopista México-Pachuca el 7 de abril de 2020, donde una combi tras ir a más de 100 km por hora, volcó, quedando al menos una decena de personas varadas en el asfalto.

2. **Es caro:** las autoridades encargadas de la materia junto con las organizaciones transportistas, realizaron otro aumento a la tarifa el 1 de enero de 2020. De 1989 a 2020 se ha hecho un total de 15 “ajustes de tarifa” siendo la de 2017 y la de este año, las más altas con \$2.00. De acuerdo con los expertos, en ambas tarifas el aumento representa entre el 25% y el 45% del gasto de familiar⁷, esto afecta a las familias de menos recursos, puesto que casi la mitad de su gasto lo tiene que destinar a su traslado para la realización de sus actividades. Lejos de los aumentos, los compromisos generados por ellos no han podido ser satisfechos.
3. **Es de mala calidad:** Lo niveles de satisfacción del servicio público son bajos, de acuerdo al Instituto Mexicano para la Competitividad⁸, solo 48% de los usuarios cataloga a los operadores como respetuosos en el modo de brindar el servicio; 39% los percibe como respetuosos de los señalamientos y paradas

⁵ INEGI. *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2019*. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2019/>

⁶ El Poder del Consumidor. *Son deficientes los resultados presentados en el 2do. Informe de gobierno del Estado de México en materia de transporte y calidad del aire*. Disponible en: <https://elpoderdelconsumidor.org/2019/09/son-deficientes-los-resultados-presentados-en-el-2do-informe-de-gobierno-del-estado-de-mexico-en-materia-de-transporte-y-calidad-del-aire/>

⁷ Instituto Mexicano para la Movilidad, A.C. *Índice de Movilidad Urbana, Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*. Disponible en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana.pdf>

⁸ Instituto Mexicano para la Movilidad, A.C. *Índice de Movilidad Urbana, Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*. Disponible en: <https://imco.org.mx/indice-movilidad-urbana-2018-barrios-mejor-conectados-ciudades-mas-equitativas/>

MARÍA EUGENIA HERNÁNDEZ PÉREZ

Diputada Federal

establecidas. 38% se siente cómodo en el transporte; 28% considera que hay suficiente información sobre horarios, paradas y rutas disponibles.

En el modelo concesión hombre-camión, cada camión y ruta funcionan con base en la cantidad de pasajeros que abordan a diario las unidades, así como en la cantidad de boletos expedidos, lo que produce una ganancia directa para el chofer de la unidad, y otra para el que funge como checador. En este modelo el concesionario de manera individual se hace cargo de todo lo que conlleva prestar el servicio, es decir, entre otros términos, el pago de impuestos administrativos por obtener y renovar la concesión; la adquisición o la renta de la unidad; la ruta para prestar el servicio, otros pagos por cuestión de cuotas a alguna asociación que funge como organizador y mediador, ejerciendo un control corporativo característico; así mismo, cubrir los costos de mantenimiento de su unidad y, cubrir los costos de sus propias necesidades, entre otros, en este sentido, resaltamos que el hombre-camión vive a diario de las ganancias que produce.

Para obtener la concesión no se requieren mayores requisitos que cumplir en términos de acreditar la propiedad de la unidad y pagar los derechos administrativos. En contraste, se encuentra otro modelo que contiene un enfoque empresarial y de economía de escala; un enfoque en el que se busca que los concesionarios, que hasta el momento debido a su estatus fiscal, son personas físicas agrupadas en asociaciones civiles; puedan ser integrados en empresas (personas morales), prestadoras del servicio de transporte en cualquier modalidad. O en añadidura, que los concesionarios puedan agruparse para formar su propia empresa, y así, poder otorgar concesiones colectivas con si fuera una sola concesión empresarial.

El modelo empresarial⁹ implica generar una estructura de carácter jurídico, administrativo, operativo, y organizacional; esto se traduce en el diseño de un plan de negocios, un plan de gestión y estrategias; la construcción de infraestructura, el establecimiento de un sistema de recaudo que pueda transparentarse y fiscalizarse, la construcción de un marco jurídico interno de regimiento, capacitación y en general todas las consideraciones técnico-administrativas y de factibilidad, que tienen como resultado, otorgar certidumbre legal, financiera, así como el uso correcto y la optimización de los recursos, lo que se conoce como la formalidad empresarial.

⁹ El Poder del Consumidor (2016). *Conformación empresarial en los sistemas de transporte público convencional*. Disponible en: <https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2016/10/transporte-publico-confomacion-empresas-mercantiles.pdf> Consultado el 30 de mayo 2020.



MARÍA EUGENIA HERNÁNDEZ PÉREZ

Diputada Federal

Además, redundando en el beneficio del concesionario, al cual, se le puede otorgar derechos laborales e incluso empresariales, por ejemplo el hecho de pasar de ser dueños de alguna unidad vehicular a ser dueños de una o más acciones de una empresa moral. Esto no ocurre con el modelo hombre-camión, en el cual el concesionario se hace cargo de todo, y en el que por obvias razones, no es capaz de generar todo un constructo para garantizar certeza legal y financiera, ni ofrecer un servicio de calidad, lo que sí puede ofrecer el modelo empresarial.

Estamos convencidos de que para poder dar solución a los problemas antes descritos, así como otorgar beneficios, es necesario transitar del modelo de concesión hombre-camión a un modelo de corte empresarial, es decir mediante la creación y fomento de empresas mercantiles de transporte público.

Con base a las consideraciones expuestas, se somete a la consideración de esta soberanía el presente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. - La Comisión Permanente del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobernador del Estado de México para que, en conjunto con el Poder Legislativo y en el ámbito de sus respectivas competencias, revisen a fondo el modelo de concesiones hombre-camión de transporte público, con el objeto de impulsar una transición hacia un modelo de concesiones de corte empresarial, como parte de un esfuerzo integral para promover la competitividad, la calidad, la seguridad, la eficiencia y la eficacia del transporte público mexiquense.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de junio de 2020

DIPUTADA MARÍA EUGENIA HERNÁNDEZ PÉREZ