

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 47 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MIRZA FLORES GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, Mirza Flores Gómez, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, y con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y 77, numerales I y II, del Reglamento Interior de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta asamblea, la presente iniciativa con proyecto de decreto, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

México presenta una crisis económica, social e institucional; en los últimos mensajes del presidente de la República, éste hace un llamado a la unidad nacional ante los ataques y amenazas de menoscabo a nuestra soberanía por parte del presidente Trump; teniendo el carácter de representantes del pueblo, el Congreso de la Unión y el presidente Enrique Peña Nieto tienen -tenemos- la obligación de actuar con responsabilidad y en unidad; demostrar a los mexicanos y a las mexicanas que el aparato institucional del Estado tiene como fin último la protección más amplia de los derechos humanos de los gobernados.

Sin embargo, parece que la clase política que tiene poder de decisión al ser mayoría -junto con partidos satélites- en el Congreso, ha olvidado el fin para el cual fueron elegidos. Si queremos la unidad nacional, los partidos políticos y las instituciones debemos poner el ejemplo, tomar las mejores decisiones para garantizar la eficacia de los derechos humanos y el desarrollo económico y social; fortalecer la transparencia, la participación ciudadana y el aparato productivo nacional.

Aprobar leyes -con estricto apego a lo dispuesto en la carta magna- que beneficie al mayor número de personas, como lo son los consumidores o usuarios de servicios, por encima de intereses de un grupo de élite que de forma monopólica, unilateral, opaca y discrecional detentan el control de un segmento del mercado, como lo es, el servicio de transporte de punto de origen o destino de los aeropuertos, sería un ejemplo de trabajo en conjunto entre los diversos actores políticos y demostrar que en la Cámara de diputados, también pasan cosas buenas. La legitimidad de las instituciones y reglas se encuentra directamente con el nivel de aprobación de parte de la sociedad y en tanto estoy segura de la ciudadanía está de acuerdo que este Congreso de la Unión apruebe la presente propuesta que tiene como finalidad reducir los precios de las tarifas de los servicios de transporte que tengan como punto de origen o destino los aeropuertos, además de reducir los tiempos de espera del usuario y por lo tanto, eficientar el servicio a través de la implementación de un esquema de libre competencia.

Al respecto, me permito retomar lo dispuesto por el artículo 28 de la constitución Política de los Estados Unidos, que de forma expresa prohíbe los monopolios y dispone que la ley deberá castigar **severamente** toda concentración en una o pocas manos de artículos así como todo tipo de asociación o acuerdo que tenga por objeto evitar la libre competencia o para que los consumidores paguen precios más elevados constituyendo una ventaja para un grupo determinado perjudicando a los consumidores.

“El tema de los contrapesos es crucial cuando de protección de consumidores se trata. En efecto, a diferencia de la mayoría de los países de América Latina, los consumidores en México a pesar de alcanzar más de 110 millones, han sido tradicionalmente un disperso y vulnerable universo, con escasa organización y representación. Fue hasta la primera década del siglo XXI que empezaron a

surgir asociaciones civiles de consumidores pioneras en organizar y dar voz a sus miembros pero con retos enormes porque la ley, no obstante el mandato constitucional en comento, no ha propiciado cabalmente su organización. No fue sino hasta el año 2011 cuando se le otorgara a las asociaciones de consumidores la legitimación activa para iniciar juicios colectivos bajo estrictos requisitos, luego de una lucha que las organizaciones civiles iniciaron desde el año 2007 mediante un movimiento que culminó tanto con la reforma al 17 constitucional, que adiciona las acciones colectivas como derecho humano(...) como con las reformas al Código Federal de Procedimientos Civiles y diversas leyes secundarias en materia de protección al consumidor, servicios financieros, protección ecológica y competencia económica.”¹

Al respecto, con la reforma Constitucional de junio de 2013, se crea la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), un organismo autónomo, encargado de vigilar, promover y garantizar la competencia y libre concurrencia en los mercados, fortaleciendo con ello, el derecho humano de protección al usuario a favor del bienestar de millones de consumidores mexicanos.

La Cofece el 10 de noviembre del año anterior, remitió a la Cámara de Diputados, a la Cámara de Senadores y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la opinión OPN-010-2016, con las siguientes recomendaciones:

- “Eliminar las barreras a la entrada en el servicio de autotransporte de pasajeros en los aeropuertos nacionales. Para ello la SCT deberá otorgar los permisos de autotransporte federal de pasajeros desde los aeropuertos federales a todo aquel que cumple los requisitos correspondientes, sin sujetar dicha decisión a la opinión de los administradores aeroportuarios.
- En su caso, que la normativa tutele únicamente los objetivos de seguridad y calidad en el servicio, sin limitar artificialmente la oferta o incluir requisitos que pudieran excluir de manera injustificada a potenciales competidores. Para tal efecto, podría ser procedente revisar los requisitos que establece la normativa para obtener un permiso de autotransporte federal de pasajeros, así como los mecanismos para verificar su cumplimiento a lo largo del tiempo con el objeto de tutelar la seguridad de los pasajeros y la calidad en el servicio.”²

Para llegar a tal conclusión, el organismo autónomo encargado de garantizar la libre concurrencia como uno de los pilares fundamentales del desarrollo económico en el Estado Mexicano, argumentó que los taxis son un medio de transportación terrestre desde y hacia los aeropuertos nacionales, por lo que la prestación de este servicio repercute en millones de viajeros. Hizo la clara distinción entre los dos modelos de acceso para la prestación de los servicios de transportación: exclusivo o restringido, y abierto.

El modelo de acceso exclusivo hace referencia a la modalidad consistente en que los aeropuertos concesionan a una o varias agrupaciones el derecho de prestar el servicio; las desventajas de este modelo radican en que puede que se otorguen condiciones preferenciales para las agrupaciones establecidas y la exclusión arbitrarias de otras compañías, siendo este modelo el que opera en los aeropuertos de México. De acuerdo al marco legal vigente en nuestro país, los taxis autorizados para transportar personas desde los aeropuertos tienen prohibido recoger pasaje fuera de los mismo, lo que propicia que los taxistas de regreso, hagan un viaje que no les reditúa ganancias económicas.

En el mismo documento, la Cofece señaló las ventajas del modelo de acceso abierto. La mayoría de los aeropuertos que adoptaron este modelo, realizan el cobro de una cuota que otorga el derecho de acceso al aeropuerto para prestar el servicio. Con estos ingresos se pueden financiar la operación de estos mecanismos. A través de este esquema, se pueden implementar diferentes formas de cobro al

usuario: tarifas mínimas y máximas, taxímetros, por distancia, entre otras, lo que permitirá una mayor oferta que se traduce en un beneficio costo-calidad-eficiencia para el pasajero.

Al respecto, y atendiendo al reclamo de los mexicanos y las mexicanas de tener un medio de transporte en los aeropuertos seguros, eficientes, con mayor oferta y sobre todo, a un bajo costo.

Teniendo en cuenta la necesidad de garantizar a los mexicanos el efectivo acceso al derecho de defensa del consumidor y la prohibición de prácticas monopólicas consagrado en el artículo 28 de nuestra carta magna.

De conformidad con los compromisos internacionales asumidos por México a través de diferentes instrumentos jurídicos tal como la Carta de la Organización de los Estados Americanos, que en su artículo 39 dispone:

Artículo 39. Los Estados miembros, reconociendo la estrecha interdependencia que hay entre el comercio exterior y el desarrollo económico y social, deben realizar esfuerzos, individuales y colectivos, con el fin de conseguir:

a) Condiciones favorables de acceso a los mercados mundiales para los productos de los países en desarrollo de la región, especialmente por medio de la reducción o eliminación, por parte de los países importadores, de barreras arancelarias y no arancelarias que afectan las exportaciones de los Estados miembros de la Organización, salvo cuando dichas barreras se apliquen para diversificar la estructura económica, acelerar el desarrollo de los Estados miembros menos desarrollados e intensificar su proceso de integración económica, o cuando se relacionen con la seguridad nacional o las necesidades del equilibrio económico;

b) La continuidad de su desarrollo económico y social mediante:

i. Mejores condiciones para el comercio de productos básicos por medio de convenios internacionales, cuando fueren adecuados; procedimientos ordenados de comercialización que eviten la perturbación de los mercados, y otras medidas destinadas a promover la expansión de mercados y a obtener ingresos seguros para los productores, suministros adecuados y seguros para los consumidores, y precios estables que sean a la vez remunerativos para los productores y equitativos para los consumidores,³

Y retomando la opinión enviada por la Cofece a las Cámaras del Congreso de la Unión y a la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con la finalidad de adecuar el marco normativo vigente para implementar la modalidad de acceso abierto para la transportación de pasajeros desde el aeropuerto, propiciando con ello, la libertad de competencia y evitando prácticas monopólicas que redunden en la concentración de la prestación del servicio en manos de unas cuantas personas o empresas, y con el objetivo de mejorar los precios y la eficiencia del servicio dado por los transportistas de pasajeros en los aeropuertos, solicito al pleno de ésta soberanía la aprobación de la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Único. Se reforma el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar de como sigue:

Artículo 47. Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustaran a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes, **debiendo otorgarlos a todo aquel que cumpla con los requisitos correspondientes, sin sujetar dicha resolución a la opinión de los concesionarios o permisionarios aeroportuarios.**

Las disposiciones reglamentarias y las normas oficiales mexicanas que para tal efecto se expidan, tendrán como objetivo fijar los criterios de seguridad y calidad para prestar el servicio; sin que constituyan en ningún momento, requisitos que limiten la competencia o que pudieran excluir a potenciales competidores.

Transitorios

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

Segundo. Se derogan todas las disposiciones legislativas y administrativas contrarias a estas disposiciones.

Tercero. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en un plazo no mayor a 180 días, previa opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia Económica, deberá de emitir la reglamentación necesaria para la implementación de este nuevo esquema para la prestación del servicio de transportación terrestre de pasajeros.

Notas

1 Labardini Inzunza Adriana, *Del derecho de protección a los consumidores y a su organización*, SCJN, IJUNAM, 2013, disponible en:

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3567/33.pdf>

2 Cofece, Opinión OPN-010-2016, 10 de noviembre de 2016, disponible en: <http://www.cofece.mx:8080/cfresoluciones/docs/Opiniones/V13/0/3653400.pdf>

3 Artículo 39 de la Carta de la Organización de los Estados Americanos.

http://www.oas.org/es/sla/ddi/tratados_multilaterales_in_41_carta_OEA.asp#Cap%C3%ADtulo%20II teramericanos_A-

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 28 de febrero de 2017.

Diputada Mirza Flores Gómez (rúbrica)