

INICIATIVA
GPMORENA

RELATIVA A: Por el que se reforma la fracción XXVI y se adicionan las fracciones XXVII y XXVIII al artículo 49, la adición de los párrafos cuarto y quinto al artículo 69, y la derogación de la fracción IX del artículo 83 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California. .

FECHA DE PRESENTACIÓN: JUEVES 22 DE AGOSTO DE 2019.

PRESENTADA POR: MORENA

LEÍDA POR: EL DIP. VICTOR MANUEL MORAN HERNANDEZ

TRÁMITE: SE TURNO A COMISION DE GOBERNACION, LEGISLACION Y PUNTOS CONSTITUCIONALES.



Diputado Catalino Zavala Márquez
Presidente de la Mesa Directiva
del Congreso del Estado.
Presente.-

El Suscrito **Diputado Víctor Manuel Moran Hernández**, integrante de la XIII Legislatura del H. Congreso del Estado de Baja California, en nombre y representación del Grupo Parlamentario del Partido MORENA con fundamento en los artículos 110 fracción I, 111, 112, 115 fracción I, 116, 117 y 118, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, así como por el artículo 27 fracción I, y 28 fracción I, ambos de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, someto a consideración de esta H. Soberanía la presente iniciativa de Reforma al artículo 49 (adicionar la fracción XXVII), y derogar del artículo 83 la fracción IX de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California; misma que sustento al tenor de la siguiente:

*SE TURNÓ A LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN,
LEGISLACIÓN Y
PUNTO
CONSTITUCIONAL*

Exposición de Motivos

1.- Modernización y necesidades actuales del servicio público de transporte.

El Problema que pretende resolver esta reforma del transporte es causado y agravado por que cada día crece un caótico, excluyente, caro, peligroso y contaminante servicio de transporte en prácticamente cada uno de los municipios del Estado de Baja California. Eso se traduce en alargamiento de los tiempos de trayecto e incremento de las tarifas y costos de oportunidad que sufren las personas que desean ir a trabajar, acceder a servicios de salud, educación y cultura, así como el deterioro de la seguridad vial debido a accidentes y pérdida de tiempos en embotellamientos de tránsito, incremento de la contaminación atmosférica que inciden negativamente en la salud pública.

El derecho al tránsito en condiciones óptimas de economía, cobertura, seguridad, inclusión y corresponsabilidad con el medio ambiente es un verdadero derecho humano que es transversal y tiene la posibilidad de potenciar el alcance y satisfacción a otros derechos humanos como es el del acceso al trabajo, a la salud, a la cultura, al deporte y al ocio por lo que debemos asegurarnos que siempre sea barato, abundante, incluyente, seguro y responsable con el medio ambiente y la salud de las personas.

MORENA tiene como objetivo principal lograr el desarrollo permanente y sustentable del Estado, así como la obligación de garantizar el bienestar de la población, por lo que se hace necesario revisar de forma permanente la normatividad vigente que le da sustento a este tema, ya que resulta indispensable generar las adecuaciones que faciliten las acciones a cargo del Poder Ejecutivo del Estado, para ser rector del transporte público, privado y movilidad urbana, con una visión de modernidad, sustentabilidad y equidad. Nuestro propósito en, en suma incidir específicamente en valores como la protección a la salud, incremento de la seguridad vial, protección al medio ambiente y en general, el abatimiento de costos y tiempos reales de traslado para las personas y mercancías en las zonas metropolitanas, las comunidades y zonas suburbanas del Estado.

La mayoría de los municipios han intentado ordenar y regular el servicio de transporte prestado a través de Autobuses, Furgonetas -"Calafias" o "Vans"-, Taxis colectivos, Taxis individuales y han realizado frustrados intentos de regulación de los transportes ofrecidos vía sistemas electrónicos como Uber, Didi, Bird o Lime etc., también han fallado en su intento de construir infraestructura multimodal del transporte que hagan seguro el desarrollo del ciclismo urbano y suburbano, la accesibilidad peatonal y el uso de patinetas o motocicletas eléctricas de renta como complemento o alternativa amigable de transporte con el medio ambiente y la salud de los ciudadanos.

Estos fracasos gubernamentales para asegurar el derecho humano a la movilidad son en gran parte causados por no contar con una serie de instrumentos jurídicos basados en la Constitución y en Ley que deberían ser los adecuados para reordenar a los distintos modos de transporte público y privado de una forma permanente que asegure el derecho a la movilidad y plenitud democrática. Los municipios, además de carecer de los instrumentos legales idóneos, no han sabido ni han podido crear ni darle vida a entes gubernamentales que trasciendan en sus cortos mandatos y que impacten permanentemente en un sistema amplio, complejo y en la realidad que constituye la vida diaria del ciudadano, quien todos los días necesita de un modo o varios modos de transporte baratos, abundantes, seguros e incluyentes que le permitan el desarrollar de su personalidad gozando de sus derechos humanos cabalmente.

Para la consecución del objetivo principal y las obligaciones de la administración pública, resulta necesario actualizar el marco legal vigente en la entidad, sin que sea una excepción la legislación constitucional, fiscal, administrativa, civil y penal que rige el transporte público, y de su estudio se determina que el marco legal existente no responde ya a los requerimientos de la realidad social que permite

en este siglo XXI la aplicación y uso masivo de tecnologías de la información que rebasan los límites actuales del marco normativo como lo son los sistemas tecnológicos del transporte llamados Uber, Didi y otros de arrendamiento o administración de patinetas o motocicletas eléctricas como Bird o Lime, etc.

El Constituyente Permanente cumple su función al advertir que le corresponde al Estado Federado el desplegar sus mayores poderes legales y organizativos para aprovechar los desarrollos tecnológicos de este siglo XXI.

Es indispensable crear y modernizar las instituciones a efecto de garantizar la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos, y en caso específico del transporte público y privado como servicio fundamental para impulsar el desarrollo social y económico, además es preciso garantizar la seguridad de las personas que hacen uso de este servicio en todos los municipios del estado, el respeto irrestricto a sus derechos humanos, así como generar los escenarios idóneos para permitir la participación de los sectores privados y sociales en la toma de decisiones gubernamentales a nivel estatal en la materia para atender a la creciente metropolización de los centros urbanos, sobre todo en la zona costa occidental del Estado de Baja California.

Este proyecto de reforma constitucional, incorpora el concepto de **Movilidad**, bajo los nuevos modelos de desplazamiento de la población, contemplados en la legislación y políticas públicas del orden federal vigente en materia de asentamientos humanos, reconociendo además su trascendencia como un derecho humano de todos los bajacalifornianos, siendo el transporte la forma más importante de movilidad humana, toda vez que representa el eje central del desplazamiento de los ciudadanos de todo el Estado, por lo que con esta iniciativa se pretenden buscar las garantías de cumplimiento uniforme, igualdad, regularidad del servicio, y continuidad, con el fin de que el servicio de transporte público sea:

1.- Barato

2.- De cobertura amplia y frecuencias óptimas para todas las ciudades, áreas metropolitanas y comunidades suburbanas del estado de Baja California

3.- Incluyente para todas las personas independientemente de su capacidad física para movilizarse,

4. Que el Estado, con un Ejecutivo fuerte y sus entes especializados sean respectivamente el rector y cogestores principales que revolucionen al transporte público y privado para el siglo XXI, para que se convierta en un verdadero coadyuvante en el aumento de la calidad de vida de los Bajacalifornianos, y

5.- Que la movilidad se transforme en un nuevo motor del desarrollo social y económico en toda la entidad generando empleos formales, dignos, bien remunerados, y con perspectiva de futuro aplicando tecnologías del siglo XXI a

problemas reales del presente que nos impone cada día un transporte cada vez más caótico, excluyente, caro, peligroso y contaminante.

Para impulsar una nueva visión de servicio de transporte, se propone la transformación innovadora de las dependencias encargadas del transporte público y privado, por lo que la presente propuesta trae a la mesa, un organismo Paraestatal, que será quien tendrá un carácter normativo que analice, compare, planifique y resuelva aplicar en definitiva los mecanismos, procesos y para que dirima las controversias técnicas que se susciten en las decisión de reconocer la existencia o modificación de cuencas gestionadas de transporte, así como la de concesionar, permisionar, crear, modificar y extinguir rutas, tarifas aplicables al transporte, así como a la creación, revocación y ampliación del objeto o fines de los sistemas de recaudo y dispersión de medios de pago para todos los modos de transporte público y privado en los que se intercambien contraprestaciones en dinero físico o electrónico o en medios de pago o intercambio de valor algorítmicos de cualesquier tipo.

Por lo antes expuesto resulta el reto más importante para el Ejecutivo estatal el tema de movilidad y transporte el cual como ya lo mencionamos, representa uno de los elementos indispensables para el desarrollo y para una calidad de vida digna de los habitantes del estado, inclusive equiparado a los derechos fundamentales consagrados en nuestra carta magna, tales como la educación, el trabajo o la salud.

En consecuencia, la prestación del servicio público y privado de transporte y la modernidad del mismo, se traduce en un bien necesario para toda la sociedad y que es el Estado el que debe proveerlo, a través de diferentes formas de organización, centralizadas o bien mediante instituciones paraestatales, pero que finalmente garantice la prestación del servicio, y que tenga un funcionamiento eficiente y acorde a las necesidades de la población.

En contraprestación, resulta oportuno resaltar, que en la actualidad se están llevando a cabo importantes esfuerzos en la modernización del transporte público, como en el caso de Tijuana, en donde desde la administración del XXI Ayuntamiento de esa ciudad, se está trabajando en el Sistema Integral del Transporte Público, también conocido como el SITT y se aprobaron diversas reformas para la aplicación de programas para resolver la movilidad y prevenir la contaminación, resulta lo mismo en el municipio de Mexicali, donde existe un sistema de transporte publico inclusive con sistemas de pago muy parecidos a los de ciudad de México.

Bajo ese mismo orden de ideas la presente reforma constitucional va encaminada a buscar dar continuidad a la visión de modernidad del transporte público urbano

al permitirle al Ejecutivo estatal la facultad de injerencia directa a través de un órgano paraestatal, en los temas de mayor relevancia en cada uno de los cinco municipios, con el fin de homologar la modernidad del sistema de transporte público y privado, así como la movilidad.

Aunado a lo anterior existe la necesidad de implementar nuevas políticas de transporte público y privado, enfocadas a garantizar el derecho a una movilidad eficiente, incluyente y segura, por lo que se considera de vital importancia establecer dicho derecho en nuestra Constitución local y garantizarlo con los organismos públicos como la autoridad paraestatal, y los organismos de gestión que sean necesarios a cargo del Ejecutivo, los cuales defenderán con claridad la referida movilidad sustentable.

Como antecedente, en diversos estados de la república, se han implementado una serie de acciones sobre el tema, especialmente el Estado de México, Yucatán, Nuevo León y Guanajuato, pero Baja California siendo vecino del Estado de California que es más desarrollado de Norteamérica y siendo puerta de Latinoamérica a Asia, tiene la oportunidad de adaptar y adoptar las mejores prácticas de movilidad con mayor cercanía y facilidad que otras entidades federativas en México.

En el tema de transporte público urbano, el reto es buscar niveles de calidad, confort, eficiencia, economía y seguridad, con lo cual se beneficia al medio ambiente, se reducen los costos, se incrementa la productividad de las comunidades y se promueva un verdadero servicio social y humano, en pocas palabras se logra la sustentabilidad.

Otro de los asuntos que debe destacar mediante el presente proyecto de reforma constitucional es la metrópoli como asunto de mayor importancia para esta propuesta de creación del órgano paraestatal, toda vez que las particularidades del mundo actual es el de poseer una población altamente urbanizada, dando origen en la mayoría de los países a áreas metropolitanas y cuencas conformada por ciudades y poblaciones cuyo tejido urbano rebasa sus límites político-administrativos originales.

En México la CONAPO, INEGI, y SEDESOL, en su trabajo conjunto para establecer y analizar las diversas zonas metropolitanas del país, establecieron que existen 59 zonas metropolitanas, enlistando el municipio de Tijuana, como la sexta ciudad y la ciudad de Mexicali en el treceavo lugar, de acuerdo con su población conurbana que conforman una Zona Metropolitana.

También se clasificaron las zonas metropolitanas en la frontera con los Estados Unidos, ya que mantienen una interacción demográfica y económica intensa,

otorgan a la zona Tijuana-San Diego, el primer lugar en este rubro, y a Mexicali-Calexico, la quinta posición.

Como centros de actividad económico y de prestación de servicios, las zonas metropolitanas, representan un gran potencial para el desarrollo extralimites, que requiere para lograrse, un óptimo aprovechamiento de sus ventajas competitivas de ahí la necesidad de la creación de un órgano independiente, como será la entidad paraestatal denominada Instituto de Movilidad, dándole suma importancia a los temas metropolitanos y transporte público de todo el estado.

El desarrollo de una zona metropolitana con impacto directo en la prestación de servicios públicos no es un fenómeno reciente, tiene más de diez años en Baja California, siendo el de mayor relevancia el del municipio de Tijuana, por su constante crecimiento demográfico y al hecho de la municipalización de Playas de Rosarito, que permitieron en su época, acelerar la conurbación de lo que hoy es la zona metropolitana conformada por los municipios de Playas de Rosarito, Tijuana, y Tecate.

El transporte público de pasajeros, representa por su propia característica quizá el ejemplo más claro de una actividad de carácter estatal, en donde para lograr un servicio satisfactorio y adecuado a las necesidades de la población, es menester el mantener una efectiva coordinación dentro de los municipios por lo que volvemos a la misma motivación de involucrar de manera directa al Ejecutivo Estatal a través de un marco constitucional preciso con el fin de que las delimitaciones territoriales municipales no sean obstáculo para la modernidad del transporte público y privado, del cual se duelen los ciudadanos usuarios del servicio, los automovilistas que se trasladan de manera paralela con las unidades de transporte y el propio peatón.

Sin olvidarnos de los transportistas y empresarios del rubro, los cuales se han involucrado de manera proactiva en las políticas públicas de movilidad, haciendo hincapié en demostrar su inconformidad por la forma en que han venido desempeñando las autoridades en el manejo del servicio de transporte en todas sus modalidades, así mismo, las constantes quejas y peticiones de los usuarios del servicio exigiendo una mayor calidad tanto en la prestación del mismo como en uso de unidades modernas y confortables.

En el mismo tenor, el empresario transportista ve limitada su capacidad de obtener créditos bancarios para la compra de unidades nuevas derivado de que las instituciones de crédito otorgan prestamos limitados al periodo de tiempo de duración de una administración municipal, ello provocado por la política pública incierta al modificarse el esquema de transporte en cada cambio de ayuntamiento y a la carencia de una huella digital confiable que demuestre matemáticamente los

aforos de cada ruta o cuenca natural de transporte, que son hoy día condiciones generalmente exigidas por las instituciones financieras nacionales y extranjeras que concurren al mercado de financiamiento de vehículos de autotransporte, sus sistemas de gestión, recaudo y expansión multimodal.

Por lo tanto, al traspasarse las facultades de transporte público al Estado, este tiene un lapso de duración más largo que una administración municipal, e igualmente al crearse una autoridad en la materia, con carácter de paraestatal en la que los cambios de gobierno no tendrían un impacto nocivo en la calidad, volumen, permanencia y uniformidad en la prestación del servicio público y privado de transporte, generando con ello reglas claras y de larga duración que ocasionan un efecto de rebote al permitirle al empresario transportista obtener créditos a largo plazo soportados por leyes de vanguardia y un entramado institucional con figuras paraestatales sólidas que organicen, vigilen y gestionen la correcta operación de las concesiones, permisos y sistemas de soporte del transporte que otorguen certeza y claridad de sus operaciones en el tiempo.

Es muy importante dejar claro desde ahora que se tiene previsto que la legislación reglamentaria que creará el organismo de la administración pública paraestatal también creará un organismo consultivo que agrupará a las organizaciones de transportistas para poder escuchar todas las voces de los actores en un proceso tan difícil de regular.

Para concluir, otro de los asuntos de gran importancia es la inseguridad en el transporte público y privado es el relativo a la opinión que ha planteado insistentemente la necesidad de establecer un estado de derecho que garantice el orden y la paz en las relaciones de la vida social, el cual suele oponerse a una situación de confusión y de inseguridad jurídica como se da en el y entre el transporte público y privado en México y en específico en Baja California , pero sobre todo, de inseguridad pública, este asunto no es ajeno al servicio de transporte público, en particular cuando hablamos que se estima que existen más de tres mil unidades irregulares solamente en Tijuana, sin tomar en cuenta los otros cuatro municipios, dicho calculo fue estimado por profesionales en el tema en los últimos años. Tanto usuarios del transporte público, como permisionarios y transportistas, se quejan de dicho fenómeno, toda vez que a la fecha han sido nulas las estrategias para contrarrestar tales irregularidades, mencionados hechos constan en los periódicos de mayor circulación de todo el Estado de aproximadamente doce años atrás a la fecha actual.

Nuestra carta magna en su artículo 21, párrafo noveno, hace hincapié en que la seguridad pública es una función a cargo de la federación, de las entidades federativas y los municipios, que comprende la prevención de los delitos; la

investigación y persecución para hacerla efectiva, así como la sanción administrativa, en términos de las leyes en la materia, y en las respectivas competencias de nuestra Constitución local.

Como ya se mencionó invariablemente uno de los factores determinantes en el desarrollo de un Estado es la movilidad sustentable por lo que respecto a los delitos en materia de transporte público no es un tema aislado, es decir, este asunto es parte integral de la modernización y sustentabilidad de esta reforma.

Lo anterior, además de constituir un riesgo a la seguridad de los usuarios del transporte público, especialmente mujeres y grupos vulnerables, representa también una competencia desleal e ilegal a quienes de manera legal son titulares de concesiones y permisos para la prestación de dicho servicio en sus distintas modalidades, es por eso que traemos a colación además de la reforma antes señalada, también sugerimos a este Congreso, las adiciones respectivas al artículo 69 de la Constitución local, con el fin de que el organismo paraestatal propuesto tenga los instrumentos necesarios e idóneos para llevar a cabo sus gestiones y atribuciones.

2.- Marco legal actual y sus fundamentos

Nuestra Constitución Federal establece que nuestro Estado asume la forma federal, como entidad federativa, libres y soberanas, entregándole de manera expresa, aquellas facultades necesarias para constituir el orden federal como dimensión distinta de los órdenes de gobierno locales.

Así pues, a nivel estatal las legislaturas locales poseen la facultad para dictar las leyes con base en las cuales los municipios emiten su normatividad interna para organizar la prestación de los servicios públicos de su competencia, como es el caso del transporte público, de conformidad con el contenido del artículo 115 constitucional, fracción V, inciso h), en conclusión en la entidad contamos con la Ley General de Transporte Publico, la cual tiene por objeto establecer las bases generales mediante las cuales los municipios del Estado, proporcionaran el servicio y regularan el ejercicio de sus atribuciones en materia de transporte publico dentro de sus competencias.

Es importante resaltar que los Municipios seguirán estando facultados para intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial, con lo cual se garantiza que la voz de cada uno de los cinco Municipios del Estado seguirá siendo escuchada para tales efectos.

4.- Propuesta final

Por todas las razones expuestas sometemos a la consideración del Constituyente Permanente la siguiente iniciativa de reforma en los términos que a continuación se detallan:

ÚNICO. - Se reforma a la fracción XXVI y se adicionan las fracciones XXVII y XXVIII al artículo 49; la adición de los párrafos cuarto y quinto al artículo 69; y la derogación de la fracción IX del artículo 83 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, para quedar como sigue:

CAPÍTULO II DE LAS FACULTADES Y OBLIGACIONES DEL GOBERNADOR

ARTÍCULO 49.- Son facultades y obligaciones del Gobernador:

I a la XXV.....

XXVI.- Intervenir mediante el organismo de la administración pública paraestatal que determine la Ley, en la formulación y aplicación de programas de movilidad, priorizando el respeto a la dignidad humana y el transporte público, así como en la prestación y regulación de dicho servicio, conforme a la Ley de la materia.

XXVII.- Promover y fomentar el derecho a la movilidad, a gozar de ciudades, comunidades y zonas suburbanas sustentables que garanticen una adecuada calidad de vida de sus habitantes y acceder a un transporte público y privado, privilegiando el monitoreo y control a través de sistemas electrónicas, que sea barato, seguro, con bajo impacto nocivo al medio ambiente y salud pública, de manera digna y eficiente y que siempre permita al usuario elegir la mejor opción a la luz de las mejores prácticas científicas de movilidad a nivel mundial, dando preferencia en todo momento a la seguridad y

comodidad del peatón, en primera instancia y en segundo lugar en beneficio del usuario del transporte masivo de pasajeros; en tercer lugar a las motocicletas guiadas por personas, en cuarto lugar al automóvil privado guiado por personas, y en un último lugar y por igual a los vehículos autónomos, que deberán en todo momento ceder el paso, dar preferencia y proteger a las personas, sus animales o posesiones.

El Ejecutivo proveerá lo necesario para garantizar a todas las personas el acceso a estos derechos a la movilidad y seguridad vial, así como la prelación de los mismos.

XXVIII.- Las demás que le señalen expresamente esta Constitución y las Leyes Federales

CAPÍTULO IV DEL MINISTERIO PÚBLICO

ARTÍCULO 69.- ...

En relación con los delitos del transporte público en sus diferentes modalidades, se seguirán de oficio aquellos cometidos por personas que presten el servicio sin ser permisionarios o concesionarios autorizados, por lo que cualquier persona podrá poner a disposición del Ministerio Público a la persona que sea sorprendida realizando dicha actividad sin las autorizaciones correspondientes.

Por lo que hace al vehículo utilizado en la comisión del ilícito, es decir la prestación de servicio público sin concesión o permiso, será puesto a disposición de la oficina más cercana de la entidad de movilidad con el carácter de asegurado, conjuntamente con los sistemas e instrumentos que fueran utilizados para transportar personas de forma insegura, ser accesorios de otros delitos o que contaminen en exceso después de haber recibido sanciones administrativas reincidentes, en los términos de la normatividad de la materia, independientemente de las demás sanciones a que se hagan acreedores los responsables de conformidad con la legislación penal aplicable y de la extinción de dominio que pudiera aplicarse.

CAPÍTULO IV DE LAS ATRIBUCIONES, FUNCIONES Y

SERVICIOS PÚBLICOS MUNICIPALES

ARTÍCULO 83.- En los términos de las leyes federales y estatales relativas, corresponde a los municipios:

I.- a la VIII.- ...

IX.- Derogada.

X.- a la XIII.- ...

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

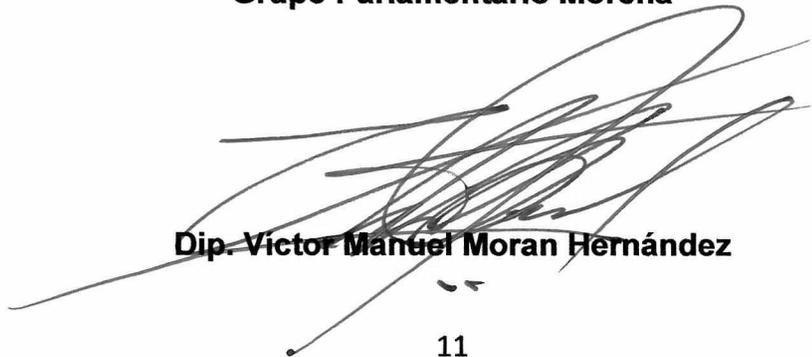
ARTÍCULO PRIMERO. – La presente reforma entrará en vigor el día primero de noviembre del año en curso.

ARTÍCULO SEGUNDO. –Remítase la presente reforma a los Ayuntamientos para el proceso legislativo previsto en el artículo 112 de nuestra constitución estatal.

ARTICULO TERCERO.- El Honorable Congreso del Estado deberá expedir, dentro de los treinta días siguientes a que entre en vigor la presente reforma, la legislación reglamentaria que instrumentará las disposiciones contenidas en la presente iniciativa.

Dado en el Salón “Benito Juárez García” del Honorable Congreso del Estado a los 21 días del mes d Agosto del 2019.

ATENTAMENTE
Grupo Parlamentario Morena


Dip. Victor Manuel Moran Hernandez