

Con proyecto de decreto, que reforma el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, suscrita por el diputado Jorge Álvarez Máynez, en nombre propio y de diputadas y diputados del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, y recibida en la sesión de la Comisión Permanente del miércoles 6 de julio de 2022

Los suscritos, diputadas y diputados, integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, párrafo segundo, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 116 y 122, numeral 1, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, conforme con la siguiente:

I. En México la movilidad es considerada un derecho humano, el cual quedó plasmado en el artículo 4 de nuestra Constitución Política en el año 2020. Gracias a esto, se creó y, posteriormente, se aprobó en abril de 2022¹ la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad Vial, con la cual se dio un gran paso para poder asegurar que todas las personas puedan moverse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

El garantizar el derecho a la movilidad debe ser pensado de manera integral, pues por un lado, debemos permitir la coexistencia sana de ciclistas, peatones y automovilistas; y por el otro, ofrecer servicios de transporte accesibles y eficientes que permitan llegar a los pasajeros de la manera más rápida y económica a su destino.

La movilidad constituye una de las partes esenciales para el desarrollo de cualquier sociedad, por lo que debemos contemplar que las sociedades están integradas por personas, las cuales pueden o no contar con un transporte privado para poder transitar, lo que debe propiciar que el Estado busque alternativas para que las personas que no cuentan con transporte propio tengan las mejores opciones para su desplazamiento y de esta manera ayudar a garantizar el derecho a la movilidad.

II. El autotransporte en zonas federales de México se ha convertido en un negocio muy lucrativo para algunos cuantos, pues la normatividad actual ha permitido que se generen oligopolios, aun cuando esto va en contra del beneficio para los consumidores.

En México se ha optado por un modelo de acceso restringido para la prestación de autotransporte en el sistema aeroportuario, ya que para poder brindar este tipo de servicio, es necesario contar con un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el cual se concede con el visto bueno de los administradores aeroportuarios, además se debe de firmar un contrato con estos, donde se fijan las condiciones de pagos y contraprestaciones para que se pueda ofrecer el servicio de autotransporte, el cual no puede ser firmado de manera individual, sino que se debe dar de manera colectiva, es decir que, se debe ser una asociación de taxis o sitio para que se firme un contrato moral con los administradores del aeropuerto.²

Sin embargo, este tipo de contratos no se encuentra regulado bajo ningún esquema, además de que la opinión favorable o negativa por parte de los administradores aeroportuarios no parte de parámetro alguno o de supuestos establecidos para que esta sea emitida, por lo que ésta se da de manera discrecional, algo que les da a los administradores aeroportuarios la capacidad de restringir la oferta en el servicio.

III. La disminución o restricción de la oferta trae desventajas en detrimento de los usuarios, pues ello afecta directamente en los precios que se les ofrecen.

Ejemplo de esto se observa en los permisos otorgados para brindar servicio en el aeropuerto de la Ciudad de México, pues desde hace varios años las autorizaciones hechas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes combinado con la redacción actual de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, ha propiciado afectaciones a los bolsillos de los consumidores, así como a la libre competencia al generar que el

autotransporte únicamente quede en manos de ciertas empresas o asociaciones de taxistas.

La prestación del servicio de taxis en los aeropuertos nacionales impacta a millones de viajeros al año, tan solo el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, hasta abril de 2022, ha tenido un tráfico de 14 millones 093 mil 861 pasajeros nacionales e internacionales, mientras que en 2021 atendió a 36 millones 056 mil 614 durante todo el año.³ En este sentido resulta fundamental que el servicio se brinde de manera eficiente y competitiva en beneficio de todos estos usuarios.

IV. Como consecuencia de una mala regulación en la prestación de servicios de autotransporte en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), en 2016, la Comisión Federal de Competencia Económica emitió una recomendación para realizar modificaciones al marco regulatorio, bajo el cual se prestaban servicios de taxis en aeropuertos nacionales, además de impulsar una sanción económica de 63.9 millones de pesos al AICM, ya que se estaba incurriendo en prácticas monopólicas al establecer cláusulas discriminatorias que impedían el acceso a nuevos grupos de taxistas.⁴

Además de esto, dicho órgano propuso que se eliminarán las trabas para el acceso a nuevos prestadores de servicios, con la finalidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pueda otorgar un permiso a todo aquel que cumpla con los requisitos, esto sin que los administradores aeroportuarios se vean involucrados al emitir opinión alguna.⁵

A pesar de ello, esta no es la primera vez que la Cofece realiza indagatorias al respecto, pues para 2014 inició una investigación por “prácticas monopólicas absolutas” entre agrupaciones de taxis para fijar tarifas de servicio en el aeropuerto, donde se detectó que 4 grupos de taxistas aumentaron de manera ilegal un 25 por ciento su tarifa de manera coordinada. Esto generó que la Comisión sancionará con 23.6 millones de pesos a 5 grupos de taxis, pues esto impactó aproximadamente a 12 millones de usuarios, los cuales tuvieron afectaciones de 772 millones de pesos entre agosto de 2011 y diciembre de 2015.⁶

El cambio en la legislación actual resulta ser benéfico para la disminución de tarifas, toda vez que, al omitir el requerimiento de pertenecer a una agrupación de taxistas y el pago de otros servicios, se disminuirán los costos finales al usuario, así como el tiempo de espera, esto como resultado en el aumento de la oferta de vehículos disponibles.

Por lo anteriormente expuesto, someto a su consideración la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Que reforma el artículo 47 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

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

Artículo 47. Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de los puertos marítimos y aeropuertos federales se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes.

En ningún caso, la prestación de servicio de autotransporte de pasajeros de los puertos marítimos o de los aeropuertos federales podrá ser condicionada por quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate, salvo de aquellos prestadores que no cuenten con permiso actualizado y que no cumplan con las disposiciones que para tal efecto emita la Secretaría.

Transitorios

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

Segundo. A la entrada en vigor del presente decreto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contará con un plazo de 90 días naturales para realizar las adecuaciones a la normatividad correspondiente.

Tercero. A la entrada en vigor del presente decreto, los contratos entre los prestadores de servicios de autotransporte y los administradores de los puertos o aeropuertos federales correspondientes, continuarán vigentes hasta el término pactado entre estos.

Notas

1 Senado aprueba Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; turnan proyecto al Ejecutivo, Comunicación Social del Senado de la República, 2022. Recuperado de:

<https://comunicacionsocial.senado.gob.mx/informacion/comunicados/2347-senado-aprueba-ley-general-de-movilidad-y-seguridad-vial-turnan-proyecto-al-ejecutivo>

2 “Servicio de taxi en los aeropuertos de México”, Comisión Federal de Competencia Económica, 2019. Recuperado de: <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2019/10/art-taxis-29Oct2019.pdf>

3. “Tráfico de pasajeros”, aeropuertos del sureste, 2022.

Recuperado de: <http://www.asur.com.mx/es/inversionistas/>

[trafico-depasajeros.html?pasajeros_aeropuerto=&pasajeros_pasajero=&pasajeros_mes=1&pasajeros_mesFinal=1&precios_compararAnno=2021&action=consulta_mensual](http://www.asur.com.mx/es/inversionistas/trafico-depasajeros.html?pasajeros_aeropuerto=&pasajeros_pasajero=&pasajeros_mes=1&pasajeros_mesFinal=1&precios_compararAnno=2021&action=consulta_mensual)

4 Ibidem.

5 Ibidem.

6 “Estas compañías de taxi son las únicas que pueden operar en el aeropuerto de CDMX”, Forbes, 2019

Recuperado de: <https://www.forbes.com.mx/estas-companias-de-taxi-son-las-unicas-que-pueden-operar-en-el-aeropuerto-de-cdmx/>

Sede de la Comisión Permanente, a 6 de julio de 2022.

Diputado Jorge Álvarez Máynez (rúbrica)

(Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Julio 6 de 2022.)