



Poder Legislativo

Estado de Zacatecas

TOMO V	No. 0058	Domingo, 30 de Diciembre del 2018	
Primer Periodo Ordinario		Primer Año	

Gaceta

Parlamentaria

Dirección de Apoyo Parlamentario

Subdirección de Protocolo y Sesiones



Poder Legislativo

Estado de Zacatecas

Gaceta Parlamentaria

» Presidente:

Dip. José Ma. González Nava

» Vicepresidenta:

Dip. Alma Gloria Dávila Luévano

» Primer Secretario:

Dip. Edgar Viramontes Cárdenas

» Segundo Secretario:

Dip. Raúl Ulloa Guzmán

» Secretario General:

Ing. J. Refugio Medina Hernández

» Director de Apoyo Parlamentario

Lic. José Guadalupe Rojas Chávez

» Subdirector de Protocolo y Sesiones:

Lic. Héctor A. Rubín Celis López

» Colaboración:

Unidad Centralizada de Información
Digitalizada

Gaceta Parlamentaria, es el instrumento de publicación del Poder Legislativo y deberá contener: las iniciativas, los puntos de acuerdo y los dictámenes que se agenden en cada sesión.

Adicionalmente podrán ser incluidos otros documentos cuando así lo determine la presidencia de la mesa directiva. (Decreto # 68 publicado en el Periódico Oficial, Órgano de Gobierno del Estado correspondiente al sábado 22 de diciembre del 2007).

Contenido

1 Orden del Día

Iniciativa

1.-Orden del Día:

1.- LISTA DE ASISTENCIA.

2. DECLARACION DEL QUORUM LEGAL.

3.- ELECCION DE LOS INTEGRANTES DE LA COMISION PERMANENTE, QUE FUNGIRAN DURANTE EL PRIMER PERIODO DE RECESO DE LA H. SEXAGESIMA TERCERA LEGISLATURA DEL ESTADO, DENTRO DE SU PRIMER AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL.

4.- LECTURA DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE PUNTO DE ACUERDO, MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA AL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE ZACATECAS, A PROMOVER LA INVERSION DE CAPITALES MIGRANTES RADICADOS EN ESTADOS UNIDOS, EN EL PROYECTO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA ZONA CONURBADA ZACATECAS- GUADALUPE.

5.- DISCUSION Y APROBACION EN SU CASO, DEL DICTAMEN REFERENTE A LA INICIATIVA DE DECRETO, DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DEL ESTADO DE ZACATECAS, PARA EL EJERCICIO FISCAL DEL AÑO 2019.

6.- ASUNTOS GENERALES; Y

7.- CLAUSURA DE LA SESION.

DIPUTADO PRESIDENTE

JOSE MA. GONZALEZ NAVA



2.-Iniciativa:

CC. DIPUTADOS Y DIPUTADAS DE ESTA H. LXIII LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS

El de la voz, en mi carácter de diputado local, con el debido respeto comparezco en esta tribuna para poner a su consideración la presente iniciativa de Punto de Acuerdo al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 19 de agosto de 2016, la Comisión de Conurbación, encabezada por el gobernador del estado, y conformada por el Secretario de Infraestructura en su calidad de Secretario Técnico de la Comisión, el Secretario General de Gobierno, y los presidentes municipales de Guadalupe y Zacatecas, emitieron el documento denominado “Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe (PIMUS) 2016-2040”, lo que constituye el antecedente más remoto de lo que ha representado la intención de modernizar el transporte público de la zona conurbada entre las cabeceras municipales citadas.

Luego de una serie de especulaciones mediáticas, el 3 de julio de 2018 el Consejo Estatal de Tránsito aprobó el “Proyecto Integral del Transporte”, el que tendría un costo aproximado de mil quinientos millones de pesos, y para el que se contempla la inclusión de unidades de gas natural, así como la realización de obras de infraestructura urbana. Cabe resaltar el hecho de que durante la presentación del acuerdo, la Secretaría de Gobierno “reconoció la disposición y voluntad de los transportistas de la zona metropolitana”, según el comunicado oficial emitido por el gobierno del estado de Zacatecas.

El primero de septiembre de 2018, con el claro objeto de continuar con la publicidad de la creación del nuevo sistema de transporte, se realizó la “Expo Movilidad” en la que fue presentado, de nueva cuenta, el “Proyecto Integral del Transporte” con el que se pretende “lograr una reestructuración total del sistema tradicional que permita cambiar los modos de viaje por otros más eficaces, mejorar las condiciones de operación, usar tecnologías limpias, con una gestión más eficiente y priorizar al peatón y la movilidad no motorizada”.

Un mes después, el 18 de octubre de 2018, la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial (SEDUVOT) publicó, en la página web “Obra transparente” del gobierno del estado de Zacatecas, la convocatoria de licitación para la contratación de servicios de elaboración del Proyecto Ejecutivo del Transporte Integrado (sic).

Esta publicación, sin embargo, no se sujetó al principio jurídico de máxima publicidad; en cambio, el 30 de octubre de 2018, en conferencia de prensa cuyo contenido fue ampliamente difundido, la titular de la Secretaría citada en el párrafo anterior, anunció la modernización del transporte público, con una inversión inicial de 400 millones de pesos, y un costo total de 1,600 millones de pesos, etiquetados de manera multianual, los que se destinarían para la construcción de dos terminales de transferencia, 26 paraderos de autobús y carriles confinados en el boulevard metropolitano. Asimismo informó la operación de 77 autobuses de 12 metros de largo, con puertas sólo del lado izquierdo, y 160 unidades alimentadoras, de las cuales, 10 ó 20 darían servicio al Centro Histórico de la Ciudad de Zacatecas y, a manera de anexo para la participación ciudadana, una convocatoria pública para el diseño de la imagen que podrían tener las unidades antes descritas.

La prestación del servicio del transporte público es inherente a las múltiples responsabilidades de los gobiernos para con los ciudadanos. La Carta Mundial del Derecho a la Ciudad expresa en su artículo XIII, referente al derecho al transporte público y la movilidad urbana lo siguiente:



1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)

2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.

3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

La garantía a que se refiere el artículo antes citado debe interpretarse en el sentido más amplio, ya que la posibilidad de una movilidad de excelencia en una ciudad, no depende exclusivamente de la calidad de las unidades motrices destinadas para tal fin, sino que el Estado debe procurar la construcción de rutas adecuadas, calles bien pavimentadas, amplias y suficientes, avenidas que tengan la virtud de facilitar el traslado de las personas hacia sus destinos y que comuniquen todos los sectores de la ciudad, sin exclusión, y sean accesibles, de la misma manera, para todas las personas.

Sin embargo, como lo señala Pierre Merlin “el problema es mucho más grave en las ciudades de los países en desarrollo. Frecuentemente barrios enteros albergan importantes minorías, incluso la mayoría de la población y que además se han desarrollado espontáneamente, sin planificación. Las autoridades los ignoran frecuentemente y, cuando establecen la agenda de prioridades de empresas de transporte, las omiten sistemáticamente”¹.

En ese sentido, la pretensión de resolver el problema de movilidad de la Ciudad de Zacatecas, tan sólo con el gasto destinado en la compra de vehículos nuevos, menos contaminantes y mucho más rentables para los empresarios, o con el confinamiento de un carril exclusivo en la vía principal y más congestionada de la zona metropolitana, es un contrasentido, sobre todo si el proyecto se presenta como integral sin serlo, porque no considera las vías de comunicación distintas al boulevard metropolitano.

Mediante oficio firmado por la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, María Guadalupe López Marchant, y por el Subsecretario de Transporte Público, Miguel Rivera Villa, se emplazó a los concesionarios actuales del transporte público en entregar, endosada, la factura de sus unidades motrices, con la finalidad de incluirlos en lo que llamó la transición de hombre-camión a empresa-camión; empresa en la que la totalidad de los concesionarios participarían con el 51 % de las acciones, sin especificar a qué persona física o moral se le entregaría el 49 % restante. Además con la advertencia de que, de no hacerlo, perderían todos los derechos al respecto.

Si bien es cierto el Subsecretario Rivera Villa admitió ante los concesionarios lo excesivo de la medida, y sin que hubiera una aclaración respecto del plan de negocios necesario para la participación en el programa parcial de transporte público, éste continuó su marcha sin la debida consulta a los principales actores, y el 27 de noviembre de 2018, mediante fallo emitido dentro del expediente de licitación pública SEDUVOT-OP-001-2018, se le otorgó a la empresa Nolte de México, S. A. de C. V., contrato por \$15,858,734.67 (Quince millones ochocientos cincuenta y ocho mil setecientos treinta y cuatro pesos con sesenta y siete centavos), para realizar el estudio que servirá de base para el proyecto.

En el área metropolitana de Zacatecas, el servicio del transporte público se encuentra concesionado a personas físicas; hay 510 concesiones otorgadas. En el proceso de difusión publicitaria del nuevo sistema de transporte público, salvo una representación no reconocida por los concesionarios, éstos han sido relegados, su participación ha sido nula y no se les ha consultado a pesar de que, como es claro, son ellos quienes tienen el reconocido interés jurídico y legítimo respecto del tema que nos ocupa.

Para Ulises Schmill y Carlos de Silva Nava “[E]l interés jurídico supone la existencia de un derecho dentro de la esfera jurídica particular de un individuo (derecho subjetivo), es decir, que se encuentra dentro de su status



jurídico; en cambio, el interés legítimo no supone una afectación directa al status jurídico, sino una indirecta, en la medida en que la persona sufre una afectación no en sí misma, sino por encontrarse ubicada en una especial situación frente al orden jurídico que le permite accionar para obtener el respeto a su interés jurídicamente tutelado aunque no goce de un derecho subjetivo reflejo individual. Además, puede estimarse que la afectación al interés legítimo se da en la medida en que el sujeto forma parte de un ente colectivo que, de manera abstracta, tiene interés en que el orden opere de manera efectiva, lo que explica que se hable de un interés individual o colectivo, pero en el entendido en que la afectación individual sólo podrá darse en la medida en que se forme parte de una colectividad interesada, pues, de lo contrario, se estaría en presencia de un interés jurídico o de un interés simpleⁱⁱ.

Es innegable que el proyecto del nuevo sistema de transporte público será un hecho, y también lo es que la zona metropolitana de Zacatecas requiere un transporte público eficiente y de calidad, acorde a las necesidades de la población actual, y con una proyección que considere el incremento posible. Según el análisis del diagnóstico del sistema de transporte presentado por la SEDUVOT, la zona metropolitana de Zacatecas y Guadalupe tiene una población de 316,590 personasⁱⁱⁱ, y atendiendo la proyección que la CONAPO hace para el 2030, en este año la mancha urbana de la Capital contará con una población de 334,635 habitantes.

Este incremento de la población, si bien apenas representa el 5.7 % de crecimiento, implica el nacimiento de nuevas unidades habitacionales y, por ende, la necesidad de contar con un sistema de transporte público que tenga la capacidad, no sólo de dar el servicio que requiera la población, sino inhibir el uso de automóviles privados, reduciendo la contaminación por ruidos y emisiones de gases nocivos, procurando una ciudad más amable y suficientemente comunicada.

En este contexto, previendo un crecimiento sostenible y un desarrollo que elimine las brechas de desigualdad social, es deseable que la inversión de los recursos públicos tenga como fin la satisfacción de las necesidades de las personas y el beneficio de los recursos locales.

Una vez que el presupuesto federal 2019 prevé una considerable reducción del programa tres por uno y del Fondo de Apoyo a Migrantes, y considerando que la estrechez de la relación entre los zacatecanos en el territorio estatal y los radicados en los Estados Unidos, va más allá de las consideraciones jurídicas de la doble nacionalidad, y ha alcanzado rasgos inequívocos de hermandad y solidaridad indisolubles, es de la más alta justicia social, además de una necesidad estratégica, que el plan de negocios del nuevo sistema de transporte público de la zona metropolitana Zacatecas-Guadalupe integre a los migrantes zacatecanos radicados en el vecino país del Norte.

El presente punto de acuerdo tiene el objeto de exhortar al gobierno del estado, al titular del Poder Ejecutivo en lo particular, a tomar las medidas necesarias para que el crecimiento de Zacatecas esté acorde con los nuevos tiempos de la Nación, y una de estas medidas es precisamente ampliar los puentes de comunicación con los migrantes, otorgarles alternativas y capacidad para la inversión de sus capitales y abrir expectativas para que la inversión pública tenga un impacto positivo en las personas de la entidad.

Por lo anteriormente expuesto, con fundamento en el Artículo 60 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Zacatecas, 46 fracción I y 48 fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; y 96 fracción I, 97 y 98 fracción III del Reglamento General del Poder Legislativo del Estado de Zacatecas, vengo a poner a la consideración de esta honorable Asamblea la presente iniciativa de

PUNTO DE ACUERDO

Mediante el cual se exhorta al titular del Poder Ejecutivo del Estado de Zacatecas a incorporar a los zacatecanos migrantes que así lo deseen al plan de negocios del nuevo modelo de transporte urbano de la zona metropolitana Zacatecas-Guadalupe.



Del mismo modo, a promover, mediante los canales diplomáticos y de difusión a su alcance, entre la comunidad migrante radicada en los Estados Unidos de Norteamérica, el proyecto y las facilidades de inversión en el mismo.

TRANSITORIOS

Primero.- Publíquese por una sola vez en el Periódico Oficial, Órgano del Gobierno del Estado de Zacatecas.

Segundo.- Comuníquese el Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Zacatecas, para su atención procedente.

ATENTAMENTE

Zacatecas, Zacatecas a 30 de diciembre de 2018

DIP. FRANCISCO JAVIER CALZADA VÁZQUEZ
LXIII LEGISLATURA DEL ESTADO DE ZACATECAS

ⁱ El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio. Seminario de Sistemas de Transporte para las grandes ciudades. Centro Editorial Javeriano. Instituto Javeriano de Vivienda y urbanismo. Santa fe de Bogotá, Colombia, 1999. P. 24.

ⁱⁱ Schmill, Ulises y de Silva Nava Carlos. “El interés legítimo como elemento de la acción de amparo”, Revista Isonomía, número 38. 2013.

ⁱⁱⁱ Análisis del diagnóstico del sistema de transporte de la zona metropolitana Zacatecas-Guadalupe. Noviembre 2018.

