



VISIÓN DE DIPUTADOS FEDERALES

URGE REFORMA EN TERMINALES DE AUTOBUSES DE PASAJEROS

Foto: Cortesía Jesus Sanchez

SE SOLICITARÁ A LAS AUTORIDADES FEDERALES
UN INFORME SOBRE SU ADMINISTRACIÓN, A FIN DE ELABORAR
UNA REFORMA QUE ATIENDA LA COMPETENCIA

POR IVONNE MELGAR

ivonne.melgar@gomm.com.mx

En respuesta a la difusión que **Excelsior** hizo de las recomendaciones al Congreso para remover las barreras que inhiben la competencia entre las líneas de autobuses de trayectos al interior del país, el diputado federal Víctor Hugo Lobo Román (Morena) anunció que solicitarán a las autoridades federales un informe sobre la administración de las terminales, a fin de elaborar una reforma que atienda esa problemática.

Consultado por este diario, el secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la cámara baja adelantó que esa petición se haría a través de la presentación de un Punto de Acuerdo, es decir, de un exhorto institucional dirigido a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte para obtener los datos requeridos.

Este diario publicó las recomendaciones que la extinta Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) formuló para el Poder Legislativo y otras instituciones, con miras a mejorar la regulación y, por lo tanto, la oferta del autotransporte en México, beneficiando prioritariamente a los usuarios.

Respecto a la posibilidad de crear un sistema de registro simplificado de seguimiento y monitoreo de los puntos de ascenso y descenso utilizados por los permissionarios del autotransporte, la diputada federal Laura Ballesteros Mancilla (Movimiento Ciudadano), promotora de los derechos en materia de movilidad, afirmó: "El Congreso puede establecer en la ley la obligación de contar con un sistema digital nacional de registro y monitoreo en tiempo real, interoperable entre la autoridad federal y las entidades federativas".

DEBEMOS ACTUALIZAR LA LEY: DIPUTADO LOBO

Interrogado sobre la viabilidad de eliminar de la ley el requisito de contar con terminales de pasajeros en los puntos de origen y destino para prestar el servicio, como lo recomendó el extinto órgano regulador, el diputado Lobo Román sostuvo que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal fue expedida en 1993 y, en 30 años, han aparecido nuevos modelos



Méjico no puede ni debe rezagarse; al contrario, debe abrirse hacia los nuevos modelos de negocio en el autotransporte de pasajeros en el mundo.

30
AÑOS

desde que se estipuló la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte que regula las condiciones actuales



VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN
DIPUTADO FEDERAL (MORENA)



La competencia es deseable, pero debe darse dentro de un sistema ordenado, seguro y planeado, y tendiendo siempre a su electrificación.



LAURA BALLESTEROS
 DIPUTADA FEDERAL
 (MOVIMIENTO CIUDADANO)

de negocio en el autotransporte de pasajeros en el mundo.

"México no puede ni debe rezagarse; al contrario, debe abrirse hacia ellos", definió. Recordó que la competencia entre varios jugadores genera un escenario en el que el usuario siempre es el beneficiado y que un caso emblemático de ello ha sido el sector del servicio de telefonía celular.

Respecto a la recomendación de crear terminales de paso, el exalcalde de la CDMX Gustavo A. Madero en la CDMX comentó que éstas pueden ser una opción, siempre y cuando se establezcan medidas de seguridad suficientes, tanto en vialidad como en seguridad personal, y de comunidad de trabajadores prestadores de servicio.

TOMAR EL CONTROL

En cuanto a la recomendación de permitir que, previo aviso a la SICT, el ascenso y descenso de pasajeros puede realizarse también en instalaciones

distintas a las terminales tradicionales, el excongresista capitalino detalló: "la realidad es que esto ya se realiza en la práctica; no de manera ideal. Por supuesto, debe actualizarse la ley para que el abordaje sea supervisado y regulado de manera correcta; que se tengan las condiciones de seguridad y de vialidad tanto para quienes utilizan este servicio, como para los vecinos y quienes utilizan estas vialidades o espacios públicos".

De la propuesta de establecer un sistema de registro simplificado de seguimiento y monitoreo de los puntos de ascenso y descenso utilizados por los permisionarios, el diputado Lobo Román expuso que el Poder Legislativo puede facultar a las autoridades, en este caso la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a implementarlo.

"Lo importante es que el Estado mexicano tome el control de esta área estratégica que es vital para el desarrollo económico del país. En este sentido, resulta esencial conocer los puntos de vista no sólo de expertos en la materia, sino también conocer el punto de vista de las empresas participantes y, sin lugar a duda y esencialmente, el de los ciudadanos", afirmó el parlamentario morenista.

La Cofece advirtió también que la falta de reglas claras en los procesos de acceso a terminales dificulta la entrada de nuevos agentes económicos y genera ventajas para las empresas ya establecidas.

Sobre ese punto, el legislador dijo que en la Cámara de Diputados sí tiene atribuciones para revisar cómo operan las terminales de autobuses que están bajo la figura de concesión y cómo se pueden mejorar las condiciones para que se puedan abrir a la competencia y no sean controladas de manera ventajosa por grupos de intereses económicos específicos.

VIGILAR COMPETENCIA ADECUADA

"Lo ideal es que existe una autoridad encargada de supervisar, regular, equilibrar y vigilar que las concesiones operen de manera que el usuario sea el mayor beneficiario y que existan condiciones de competencia entre los diversos jugadores", afirmó el diputado Lobo.

Advirtió el secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes que también se deben de armonizar las legislaciones locales con la federal.

"Algunos estados como Baja California, Morelos, Tamaulipas, Sinaloa, Oaxaca, Tabasco, Chiapas, Hidalgo y Puebla exigen autorización para transitar por la entidad, lo que resultaría innecesario, pues las autorizaciones, evidentemente, son federales", explicó.

Y al pronunciarse a favor de la actualización de la ley en la materia, el representante del partido gobernante anunció:

"Ya estamos trabajando en la presentación de un Punto de Acuerdo para exhortar a las autoridades a que nos brinden información sobre la administración de las terminales y elaboraremos una iniciativa

de reforma para atender esta problemática".

TERMINALES, PUNTO NODAL: BALLESTEROS

Al analizar las citadas recomendaciones, la diputada Laura Ballesteros, secretaria de MC en la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, recordó que el autotransporte federal de pasajeros es el principal sistema de movilidad interurbana del país y que los sistemas urbanos se conectan a ellos, como es el caso del Metro, Metrobús y los Suburbanos.

"Desde una perspectiva de política pública en movilidad, las terminales no son simples

puntos de salida y llegada, sino infraestructura nodal que articula rutas, transbordos y conectividad regional", definió.

Impulsora de diversas iniciativas en materia de movilidad, a fin de actualizar la legislación mexicana incorporando una visión de derechos y las mejores prácticas internacionales, la diputada Ballesteros Mancilla habló de la necesidad de un debate que dé origen a la modernización del actual modelo regulatorio, junto con la incorporación de tecnología, garantizando el acceso abierto y fortaleciendo su integración con otros sistemas de transporte.

Planteó que lo importante es lograr un transporte que propicie tanto la seguridad ciudadana como seguridad vial.

COMPETENCIA CON PLANEACIÓN

Para la parlamentaria de MC, "la competencia es deseable, pero debe darse dentro de un sistema ordenado, seguro y planeado y tendiendo siempre a su electrificación".

Bajo esa premisa, alertó que eliminar el requisito de contar con terminales en los puntos de origen y destino para prestar el servicio, sin rediseñar el sistema podría generar fragmentación y desorden urbano.

"Las terminales cumplen funciones logísticas clave: concentran demanda, permiten transbordos y generan economías de red que fortalecen la conectividad regional. Especialmente sirven para conectarlos con los sistemas de movilidad dentro de las ciudades y poblaciones", explicó.

"Lo que si debe revisarse es que el acceso a esas terminales sea transparente y no discriminatorio. Modernizar no significa debilitar infraestructura estratégica, sino actualizar el modelo para hacerlo más competitivo y eficiente".

Y se pronunció en favor de que "cada espacio debe priorizar la identificación con documen-



to oficial de los pasajeros como sucede en los aeropuertos".

En cuanto a la viabilidad de permitir ascenso y descenso en instalaciones distintas a terminales tradicionales, respondió la representante de MC afirmativamente, siempre y cuando, alertó, se considere una medida complementaria y no de sustitución.

MODELO HIBRIDO

Comentó que en muchos países existen estaciones de paso reguladas que operan bajo estándares claros de seguridad vial y planeación urbana.

"En México podría analizarse un modelo híbrido: terminales como nodos principales y puntos alternativos bien regulados, coordinados con autoridades locales para evitar impactos en tráfico, seguridad o espacio público. Siempre conectados a otros sistemas de movilidad sostenible", propuso.

Al detallar su planteamiento de crear un sistema digital nacional de registro y monitoreo en tiempo real, la diputada

Laura Ballesteros consideró que esta medida permitiría transparencia en los puntos autorizados, supervisión efectiva de condiciones de seguridad, trazabilidad de operación, reducción de discrecionalidad administrativa y una planeación basada en datos para mejorar conectividad.

"La simplificación no debe entenderse como relajación regulatoria, sino como modernización tecnológica con mayor capacidad de control y análisis", enfatizó la integrante de la bancada naranja.

"Cuando una infraestructura es nodal para el sistema de movilidad, debe operar bajo principios de acceso abierto y reglas objetivas", explicó la excongresista de la CDMX.

"El Legislativo puede establecer criterios claros de acceso no discriminatorio, procedimientos transparentes y mecanismos de supervisión técnica. Eso fortalece la competencia sin debilitar la infraestructura que sostiene la conectividad nacional", concluyó la parlamentaria y politóloga.