



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

H. CONGRESO DEL ESTADO PRESENTE.

Los suscritos, en nuestro carácter de diputadas y diputados de la Sexagésima Séptima Legislatura del H. Congreso del Estado, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto en los Artículos 64 fracción II de la Constitución Política del Estado de Chihuahua, y 167 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Chihuahua; acudimos ante esta H. Representación Popular a presentar **Iniciativa de Decreto a fin de reformar la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua**. Lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Chihuahua es una entidad en cuyo territorio la agricultura es una de las principales prácticas de uso de los suelos en esta región del país; en donde el maíz, especie originaria de México, se ha cultivado durante más de 3 mil años, y su producción fue fundamental en la expansión de los asentamientos agrícolas del norte. Aunque nuestro territorio se caracteriza por su ambiente árido, las llanuras aluviales alrededor de las corrientes de los ríos, fueron y aún son propicias para la producción de maíz y otros productos agrícolas. Entre las principales variedades de cultivos que se han arraigado históricamente en los asentamientos rurales, están el maíz, el frijol y la calabaza.

De acuerdo a la información que en 2023 ofrece la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural del Gobierno federal a través del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquero respecto a nuestra entidad, de las 256 mil 475 hectáreas identificadas como zonas susceptibles de ser cultivadas en el ciclo Primavera-Verano 2022, se obtuvo una cosecha de 1 millón 731 mil 211 toneladas



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

de maíz en las 182 mil 242 hectáreas que Chihuahua utilizó para uso agrícola; y según lo señala el Programa Agroalimentario 2023 de la SADER, la región de Cuauhtémoc destaca con 51 mil 410 hectáreas sembradas de este producto, ocupando este municipio el primer lugar de producción de maíz a nivel nacional durante el ciclo 2022.

Como podemos observar, la actividad agrícola en Cuauhtémoc respecto a uno de los productos más importantes relacionado con la seguridad alimentaria de la sociedad mexicana, hace sobresalir a este municipio, situándolo dentro de los más importantes productores de esta leguminosa a nivel nacional durante los ciclos correspondientes, llegando a tener momentos de oferta excesiva. Es entonces que los productores actúan en consecuencia, utilizando la estrategia del almacenamiento del grano, lo que, en el proceso productivo agrícola, es una de las acciones posteriores a la cosecha más importantes dentro de las actividades operativas y técnicas, las cuales van desde el acopio de los granos hasta su comercialización, el transporte y la entrega al consumidor final; y el almacenamiento de los productos agropecuarios debidamente vigilado, permite garantizar la conservación de los granos para satisfacer la demanda social.

La naturaleza biológica del maíz facilita y determina la estacionalidad del producto, y debido a que su consumo social es uniforme en el tiempo por ser materia prima de una gran cantidad de insumos, resulta de fundamental importancia equilibrar los excesos de oferta que a menudo están presentes en el mercado, y que concluye en precios bajos cuando la producción es abundante y se envía directamente al consumidor; por ello, el almacenamiento de productos agropecuarios está considerado como una estrategia fundamental en la cadena productiva, que permite dosificar el flujo del producto para evitar que el exceso de oferta disminuya los



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

precios; es entonces que los demás eslabones de la cadena son fundamentales para sincronizar la producción y el consumo, permitiendo que la economía favorezca la industria agropecuaria, dándole el valor agregado a través del almacenaje.

De acuerdo a datos que nos ofrece la Agencia de Servicios a la Comercialización y Desarrollo de Mercados Agropecuario de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, a partir de la implementación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el crecimiento de almacenes agrícolas en México ha sido cinco veces mayor entre 1996 y 2019, llegando a contar en 2022, según datos de la SADER, con un total de 3 mil almacenes agrícolas, aumentando con esto la capacidad de almacenamiento, de 9.66 millones de toneladas, a 39.56 millones en ese periodo; y en ese crecimiento se destaca la región norte del país.

Sin embargo, y para el objetivo de la presente iniciativa, resulta fundamental destacar, como ya lo hemos señalado, que el almacenaje, si bien es una de las actividades más importantes de la pos-cosecha en el proceso del desarrollo agropecuario de la actualidad, no deja de ser sólo un eslabón de la cadena productiva que, al entrelazarse con otros eslabones y echar a andar su engranaje para fortalecer la economía, cambia su connotación a cadena de valor, la cual, con una filosofía de optimización, genera una estructura de organización de interdependencia entre los actores, cuyo objetivo primario es el de valor-calidad en contraposición al de costo-precio; y es entonces que otros eslabones, como el del transporte de carga y una adecuada red de vías de comunicación para el acceso a las zonas productoras y consumidoras, pueden asegurar el adecuado funcionamiento de esa cadena de valor para el agro mexicano, y en el caso que nos ocupa, para la economía chihuahuense, en la que sin duda deben participar de manera equilibrada y eficiente todos los intervinientes en el proceso, desde los



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

productores pequeños, medianos y grandes, los transportistas, las comercializadoras y el consumidor final, pero sobre todo, las autoridades responsables de garantizar la adecuada observación del estado de derecho, cuya obligación de supervisión y vigilancia garantice una actividad responsable, respetuosa, equitativa y justa, evitando la competencia desleal o ruinosa, y actuando con oportunidad, eficacia y firmeza; de tal suerte que el sector agropecuario chihuahuense siga siendo ejemplo nacional en los procesos productivos.

El desarrollo de cadenas de valor, definidas como: *"una red estratégica de actores independientes que actúan dentro de la misma cadena productiva"* (Trejo, 2011), *dispuestos a colaborar para identificar objetivos, metas y estrategias comunes, compartir riesgos y beneficios, e invertir tiempo, energía y recursos en mantener estrechas relaciones comerciales, tomó impulso al inicio de los años 2000 en respuesta a los Objetivos de Desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas y otras iniciativas nacionales e internacionales encaminadas a reducir la pobreza rural (Neven, 2015)¹.*

En general, las cadenas de productivas agrícolas en su ejercicio como cadenas de valor, están captando una parte creciente de los sistemas agro-alimentarios en las regiones en desarrollo, y la del maíz ha llegado a ocupar en México el tercer lugar para granos, posicionándose como cadena estratégica. Si relacionamos esta información con los datos iniciales de la presente propuesta de reforma, en donde referimos a Cuauhtémoc como el municipio que ocupó el primer lugar de producción

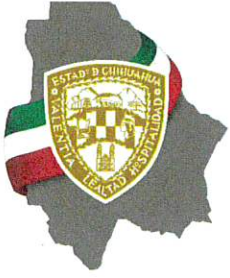
¹ **Análisis primario de las cadenas de valor en el maíz Portoviejo, Ecuador;** ECA Sinergia, vol. 11, núm. 1, pp. 44-57, 2020. Universidad Técnica de Manabí. Iván Alberto Analuisa Aroca, y otros.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

de maíz a nivel nacional durante el ciclo 2022, entonces es indudable que tenemos la necesidad de que los diversos eslabones de la cadena de producción agrícola en Chihuahua actúen con ética y compromiso social, observando los principios que exige una verdadera cadena de valor y proporcionando en consecuencia oportunidades para todos. Si es así, entonces podremos garantizar el desarrollo del sector agrícola; pero sí en cambio la participación de alguno de los actores de esa cadena es pernicioso, avasalladora y de mala fe, quienes sufren las consecuencias de las pérdidas y los costos, son los eslabones más débiles.

Desafortunadamente, en este último escenario se encuentran hoy los transportistas de carga en la cadena de suministro de maíz en la región de Álvaro Obregón, municipio de Cuauhtémoc, por no citar que el problema puede presentarse en otras regiones del Estado por circunstancias diversas que afectan el eslabón del transporte en el agro, el cual es uno de los eslabones más significativos del sector, y como componente esencial en la cadena de abastecimiento, representa un factor importante dentro de los costos para los agricultores, llegando a ser la operación que da mayor valor agregado al sistema de producción, y convirtiéndose en uno de los puntos claves en los estándares de servicio; de acuerdo la firma consultora Establish Inc, el transporte ocupa cerca del 49% del costo logístico total, constituyendo así una proporción representativa de los precios de los productos; por ello, la tentación de ejercer prácticas que permitan reducir costos y elevar ganancias trasgrediendo las normas establecidas, están tocando las puertas del agro chihuahuense con mucha insistencia.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Los transportistas de carga de algunas regiones de la entidad, entre las que se encuentra el municipio de Cuauhtémoc, sufren hoy la competencia desleal de otros que, ajenos al compromiso ético que les exigen la legislación de la materia por ser, en algunos casos, transportistas de otras entidades, y en una relación perniciosa con otros actores de la cadena productiva, aprovechan la ausencia de precisiones legales, las cuales resultan hoy una urgente necesidad para que se realice el ejercicio oportuno y eficaz de la aplicación de la ley.

Prácticas irregulares como el llenado excesivo de vehículos de carga por instrucciones de los propietarios o de los responsables de los almacenes o centros de acopio en cantidades de toneladas de maíz más allá de lo permitido por la norma, con el propósito de abaratar costos de traslado; la contratación de autotransportes de carga ajenos a la entidad, los cuales, al trasgredir la norma local difícilmente pueden ser sancionados por la facilidad que tienen de salir de la entidad y no pagar las multas aplicadas, son algunas prácticas que en la actualidad deben ser atendidas por las autoridades competentes, con el propósito de evitar que la competencia desleal o ruinosa afecte el eslabón del transporte en la cadena estratégica de valor de los productos agropecuarios, y que hoy, en la región de Cuauhtémoc está siendo visibilizada.

Por esa razón, y en apego y armonía con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SAGARPA/SCFI-2016, la cual establece los lineamientos generales que resultarían orientadores para regular las prácticas comerciales y especificaciones sobre el almacenamiento, guarda, conservación, manejo y control de productos agropecuarios bajo custodia de los almacenes generales de depósito, y teniendo además fundamento en la Ley de Caminos y Puentes de Autotransporte Federal, para fortalecer las atribuciones de las autoridades responsables para regular las



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

actividades de los almacenes de depósito en tanto servicios auxiliares del transporte de productos agrícolas, con el propósito de que los responsables de su adecuado funcionamiento actúen apegados a la ley, y además de ello darle mayor fortaleza al ejercicio de la autoridad competente, y finalmente, considerando la necesidad de actualizar el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y de los Vehículos de Autotransporte que Circulan en caminos de Jurisdicción Estatal que por cierto data del año 2000, es que en el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, consideramos de fundamental importancia presentar esta iniciativa de reforma a la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua, la cual sin duda permitirá mayores precisiones que concluirán en un ejercicio más eficaz del Estado de derecho, a favor de los diversos actores que componen la cadena de valor del agro chihuahuense.

En consideración a lo anterior, observamos que en el cuerpo de la norma citada, la competencia ruinososa está definida en la fracción IV del artículo 10, y en dicha fracción sólo se considera que se ejerce competencia desleal cuando se prestan los servicios de transporte fuera de las zonas que les fueron autorizadas, por lo que proponemos su reforma para incluir también a quienes presten esos servicios con exceso de dimensiones sin la autorización respectiva, afectando a otros concesionarios o permisionarios. Esta adición permitirá vincular esta figura con el segundo párrafo del artículo 86 y relacionarla con las sanciones señaladas en la fracción IV del artículo 110 en su vinculación con las infracciones previstas en la fracción XXIV del artículo 98 de la ley, respecto a las responsabilidades de concesionarios, permisionarios y conductores que operen con exceso de dimensiones sin el permiso respectivo.

Proponemos reformar además, dentro de otras disposiciones, la fracción XXII del artículo 13, con el propósito de ampliar las competencias de la Subsecretaría, a fin



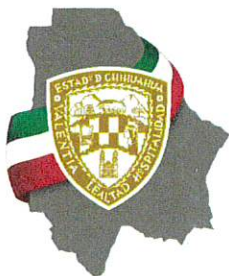
H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

de las acciones técnicas, jurídicas y operativas necesarias para el debido control y regulación del transporte público previstas en la redacción vigente, sean aplicadas también a los servicios auxiliares, dentro de los cuales quedan incluidas las terminales de carga, o almacenes de depósito de productos agrícolas.

Debido a que los servicios auxiliares son una figura de particular interés para efectos de nuestra propuesta, proponemos adicionar un artículo 59 bis con el propósito de regular su operación con sujeción a la ley y el reglamento respectivo.

Proponemos una reforma al artículo 62 de la ley, debido a que su redacción actual es reiterativa de lo que es el servicio de carga ya previsto en otros artículos, en este caso, al ser enunciativa, excluye el contenido de productos cuando se refiere al exceso de dimensiones en el transporte de carga, por lo cual planteamos un contenido que, al ser genérico, impide la omisión; cambiando además la frase *estándares normales*, por *estándares establecidos en la norma* para mayor precisión.

Los servicios auxiliares al transporte de carga que describe nuestra legislación local, indudablemente contempla las instalaciones en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, materiales o productos, así como el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio; por lo que los propietarios y responsables de dichos almacenes, al aprovechar su posición para sobrecargar las unidades de transporte, deben tener la misma responsabilidad solidaria que señala la ley estatal en su artículo 63 respecto a las infracciones que cometen los transportistas por exceso de peso y dimensiones, razón por la cual proponemos reformar este precepto.



**H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA**

Considerando además, que los conductores de transporte tienen la obligación de actuar apegados al Estado de Derecho de nuestro marco legal, y que presuntas acciones dolosas cometidas por ellos afectan la cadena de valor agrícola, proponemos adicionar una nueva fracción XII al artículo 100, con el fin de señalarles como obligación el abstenerse de participar en acciones que generen competencia ruinosa en detrimento de algún operador, permisionario o concesionario legalmente autorizado; y que de no hacerlo, será considerado esto como falta grave, que los llevaría a la cancelación temporal o definitiva de su licencia como conductor.

En relación a las sanciones previstas por la ley a quien trasgreda sus disposiciones, proponemos adicionar una fracción VI al artículo 109, con el fin de cancelar las concesiones o permisos cuando haya evidencia suficiente que compruebe actos que generen la competencia ruinosa.

Por otro lado, y congruentes con la realidad imperante en el Estado de Chihuahua, relacionada con el autotransporte de carga agrícola que opera en las vías estatales de comunicación, nos preocupa enormemente la evasión a las sanciones a que son acreedores aquellas personas que, al cometer infracciones de alto impacto, afectan la competencia leal de la cadena de valor agrícola, pero que al contar con documentos ajenos a la entidad, tienen amplias posibilidades de escapar a las hipótesis que, como garantía de pago de las multas correspondientes establecen los artículos 32 y 33 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que circulan en caminos de Jurisdicción Estatal al que nos remite el artículo 172 de la nuestra Ley de Transporte, por lo cual proponemos la adición de un segundo párrafo a este último, a fin de que el Ejecutivo estatal, en la reforma al Reglamento señalado, el cual tiene 24 años sin ser actualizado, tome las medidas que considere pertinentes, dentro de las cuales



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

puede caber como sanción la retención temporal de la unidad de transporte, con el propósito de impedir la evasión de los infractores a la ley y el reglamento, particularmente a quienes, con vehículos de carga de otras entidades, tengan posibilidades de evadir la observación de las normas locales.

Y finalmente, con el propósito de actualizar las normas secundarias a la realidad actual, proponemos adicionar un Artículo Primero Transitorio, a efecto de que el Ejecutivo estatal reforme el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que circulan en caminos de Jurisdicción Estatal en un plazo de 180 días a partir de la promulgación del presente decreto.

En mérito de lo antes expuesto, con fundamento en lo dispuesto en los artículos señalados en el proemio del presente, sometemos a consideración de este Honorable Cuerpo Colegiado, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se reforma la fracción IV del artículo 10, la fracción XXII del artículo 13, se adiciona un artículo 59 bis, se reforman los artículo 62 y 63 así como el segundo párrafo del artículo 86; se adiciona una fracción XII, y se reforma el párrafo segundo del artículo 100; así mismo, se adiciona una fracción VI al artículo 109, y se reforma el artículo 172, al cual se le adiciona un segundo párrafo; y se adiciona un artículo Primero Transitorio, a efecto de que el Ejecutivo estatal reforme el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que circulan en caminos de Jurisdicción Estatal en un plazo de 180 días a partir de la promulgación del presente decreto; todos estas disposiciones de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua, a efecto de quedar en los siguientes términos:



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

Artículo 10. Para los efectos de este ordenamiento, los siguientes términos utilizados en singular o en plural, en masculino o en femenino, tendrán el significado que se atribuye en este artículo:

IV. **Competencia Ruinosa.** - Cuando se presten los servicios de transporte fuera de las zonas, **o con exceso de dimensiones** que les fueron autorizadas en la concesión o permiso otorgado, sin la autorización de la Subsecretaría, en detrimento de algún operador, permisionario o concesionario legalmente autorizado.

Artículo 13. La Subsecretaría tendrá las siguientes facultades:

I-XXI...

XXII. Realizar las acciones técnicas, jurídicas y operativas necesarias para el debido control y regulación del transporte competencia del Estado, **así como de sus servicios auxiliares.**

Artículo 59 bis. En la prestación del servicio de carga, queda contemplada la operación de los servicios auxiliares, los cuales deberán sujetarse a la regulación prevista en la presente Ley y el Reglamento.

Artículo 62. El servicio de transporte de carga con exceso de dimensiones, es aquel cuyas dimensiones, peso y características exceden los estándares establecidos en la norma y, en su caso, la capacidad y normatividad de las vías de comunicación, por lo que requiere permiso temporal de la Subsecretaría.



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Artículo 63. Las personas físicas o morales que contraten el servicio de transporte de carga, **así como aquellas propietarias o responsables de los servicios auxiliares**, serán solidariamente responsables por las infracciones que se susciten por exceso de peso y dimensiones.

Artículo 86. Ninguna concesión o permiso se otorgará si la parte interesada en obtenerla no dispone de lugar o lugares donde concentrar al inicio o conclusión del servicio, las unidades afectas al mismo, que en ningún caso podrá ser la vía pública.

Ninguna concesión o **permiso** se otorgará si con ello se establece una Competencia Ruinosa o se causa perjuicio al interés público.

Artículo 100. Los Conductores de Transporte tendrán las obligaciones siguientes:

I a XI...

XII.- Abstenerse de participar en acciones que generen competencia ruinosa en detrimento de algún operador, permisionario o concesionario legalmente autorizado.

El incumplimiento a las obligaciones señaladas en las fracciones IX, X, XI y XII de este artículo, se consideran faltas graves, siendo facultad de la Secretaría suspender temporal o definitivamente al conductor para la prestación del servicio de transporte.

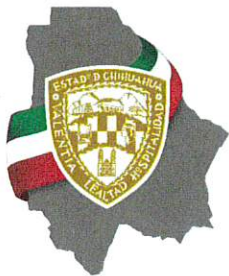
Artículo 109. Las Concesiones y Permisos se extinguirán por las causas siguientes:

I a V...

VI- Cuando haya evidencia suficiente que compruebe actos que generen la competencia ruinosa.

Artículo 172. Con el objeto de regular el peso, dimensiones y capacidades, a que se deben de sujetar los vehículos destinados al servicio de transporte, **así como los servicios auxiliares**, se seguirán los lineamientos establecidos en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad que expida la autoridad.

El Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que circulan en Caminos de Jurisdicción Estatal deberá establecer las medidas pertinentes, a fin de impedir la evasión de quienes



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

sean acreedores de sanciones, particularmente en el caso vehículos de carga con placas, licencias y demás documentos ajenos a la entidad.

TRANSITORIOS.

PRIMERO. El titular del Ejecutivo estatal, a través de la Secretaría deberá reformar el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que circulan en caminos de Jurisdicción Estatal, en un plazo de 90 días naturales a partir de la promulgación del presente decreto.

SEGUNDO. Aprobado que sea, tórnese a la Secretaría para que elabore la Minuta de Decreto en los términos correspondientes.

Dado en el Recinto Oficial del H. Congreso del Estado de Chihuahua, a los 22 días del mes de. abril del año dos mil veinticuatro.

ATENTAMENTE.

POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Dip. Zonia Dunetschka Alvarado Renpenning

**Dip. José Alfredo Chávez
Madrid**

Dip. Saúl Mireles Corral

**Dip. Georgina Alejandra Bujanda
Ríos**

**Dip. Yesenia Guadalupe Reyes
Calzadías**



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Marisela Terrazas M.
Dip. Marisela Terrazas Muñoz

[Signature]
Dip. Ismael Mario Rodríguez
Saldaña

[Signature]
Dip. Rosa Isela Martínez Díaz

[Signature]
Dip. Carla Yamileth Rivas
Martínez

[Signature]
Dip. Diana Ivette Pereda Gutiérrez

[Signature]
Dip. Luis Alberto Aguilar
Lozoya

[Signature]
Dip. Carlos García Morales

[Signature]
Dip. Gabriel Ángel García Cantú

[Signature]
Dip. Carlos Alfredo Olson
San Vicente

[Signature]
Dip. Ismael Pérez Pavía

Esta hoja de firmas pertenece a la iniciativa de Decreto que tiene como propósito reformar diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua, pretendiendo regular con mayor eficacia el transporte de carga de productos agrícolas, y sus servicios auxiliares.