



NUMERO DE FOLIO

0606

## HONORABLE PLENO LEGISLATIVO:

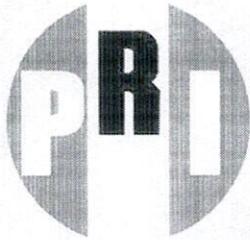
El suscrito Diputado **CARLOS RAFAEL HERNÁNDEZ BLANCO**, representante legislativo del Partido Revolucionario Institucional y Presidente de la Comisión de Turismo y Asuntos Internacionales de la H. XVI Legislatura del Estado de Quintana Roo, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 68 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y los artículos 140 y 141 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Quintana Roo, tengo a bien someter ante este Pleno Legislativo, la siguiente **INICIATIVA DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO**, sustentada en la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La seguridad social es un derecho al que todos los trabajadores deben tener acceso, ese es el ideal al que como Estado debemos aspirar. Las dificultades para alcanzarlo son muchas, así como variadas son las situaciones que enfrenta un trabajador para lograr el acceso a una fuente de empleo que le brinde las prestaciones legales.

Hay sectores económicos en nuestro Estado que han alcanzado niveles de desarrollo adecuados y han permitido que permanezcan vigentes y activos a lo largo de los años, que cumplen con las diversas obligaciones que tienen como patrones y sirven de apuntamiento para el debido respeto de los derechos laborales de quienes son la fuerza humana que les genera riqueza. Con esto contribuyen a la construcción de una sociedad sólida y, si bien no perfecta, más justa.

Sin embargo, como en la mayoría de las cosas, la seguridad social tiene dos dimensiones, por ello, aparte de la que se ha señalado en el párrafo anterior,



también tenemos el aspecto que genera la desigualdad del ingreso y la concentración de poder económico en perjuicio de sectores de la población más vulnerables, que no cuentan con los recursos económicos para generar su propia riqueza y deben participar de una forma diferente en la economía, tanto en beneficio de ellos mismos como en beneficio de la economía en general en las comunidades donde viven, haciendo esto ingresando a trabajar en las diversas opciones que encuentran de acuerdo a sus diferentes aptitudes y capacidades. Muchas veces este sector de la población se ve excluida en el acceso a prestaciones por su trabajo, incluyendo, claro está, la seguridad social.

La lucha por alcanzar la seguridad social para los trabajadores y preservarla, surgió desde la formulación de los principios constitucionales que se plasmaron en la Constitución de 1917 y que más adelante se consolidaron con la creación del Instituto Mexicano del Seguro Social en 1943. Hoy, a la distancia de aquellos años, es lamentable que aún nos enfrentemos a situaciones donde se crean trabajos que no aseguran el acceso de la fuerza laboral a las prestaciones sociales, evadiendo responsabilidades como el asegurar a sus trabajadores para que tengan acceso a atención en materia de salud para ellos y sus familias y el construir un futuro evitando la caída drástica de sus ingresos al final de su vida laboral.

La realidad que como legisladores debemos comenzar a combatir es, que ante una seguridad social y relaciones laborales ya reguladas por nuestras leyes federales, debemos detectar aquellos sectores donde la seguridad social se encuentra truncada e intervenir armonizando nuestra legislación local para evitar, desde nuestras facultades, que nuestras leyes locales permitan la evasión de obligaciones ya existentes por parte de patrones.



Lo anterior tiene una importancia mayúscula, ya que el acceso a la seguridad social por parte de los trabajadores tiene un gran impacto, contar con ella significa no solamente reducir la desigualdad en el ingreso, sino nivelar las oportunidades y acceso a una salud adecuada, también contribuye a combatir la fortaleza financiera de los hogares ante contingencias de salud y la construcción de un patrimonio para el retiro. Es decir, la seguridad social es un arma efectiva para evitar la precarización del trabajo con los respectivos males a largo y corto plazo que ello conlleva.

Además de lo anterior debemos recordar que el derecho a la seguridad social es un derecho humano, respecto del que como legisladores tenemos la obligación de proteger y pugnar por la extensión de su cobertura. Recordemos que desde el año 2009 se comenzó a hablar de “el denominando “Piso Básico de Protección Social” (PBPS) de Naciones Unidas, al cual se unieran, para lanzarlo conjuntamente a nivel mundial e instrumentarlo enseguida, tanto la OIT como la Organización Mundial de la Salud (OMS). En ese orden de ideas, el doctor Michael Cichon, a la sazón director del Departamento de Seguridad Social de la OIT, sobre la Iniciativa del aludido PBPS y sobre la función de la seguridad social en tiempos de crisis, opinó: *La crisis ha afianzado la percepción de que la extensión de la seguridad social debería tener alta prioridad. En el pasado los sistemas de seguridad social eran considerados inasequibles en muchos países en desarrollo, pero en la actualidad son considerados como inversiones importantes para apoyar el crecimiento económico sostenible. Además, en tiempos de crisis, los sistemas de seguridad social desempeñan un papel esencial como estabilizadores económicos*”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ruiz Moreno, Ángel Guillermo. (2013). Los nuevos paradigmas del derecho de la seguridad social en México. *Revista latinoamericana de derecho social*, (17), 31-64. Epub 30 de enero de 2020. Recuperado en 29 de agosto de 2020, de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-46702013000200031&lng=es&tIng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-46702013000200031&lng=es&tIng=es).



Ahora bien, ya hemos establecido la importancia del acceso a la seguridad social; que la misma es un derecho humano y que hay sectores económicos donde los patrones que no cumplen con la obligación de brindarla; además, ya se ha puntualizado que si bien no tenemos la competencia para legislar en materia laboral ni de seguridad social, sí podemos contribuir para que desde nuestras normas locales se pueda combatir la evasión del cumplimiento de las obligaciones de seguridad social y con ello, prevenir la precarización del trabajo que causan las irregularidades bajo las que se conducen en ocasiones algunos patrones.

Prevenir la evasión de la obligación multicitada, es de gran importancia; desde el poder legislativo damos pasos firmes para evitar la precarización del trabajo ya que actualmente *“se observa una realidad que deteriora tres componentes de la relación trabajo capital: a) el empleo, b) los salarios y c) la calificación de la fuerza de trabajo. Estos tres elementos, antaño unidos en el “paradigma ford taylorista de producción en masa”, se están autonomizando y reestructurando de manera separada y paralela en el tiempo y en el espacio; separación que podemos denominar flexibilización de la fuerza de trabajo en sentido negativo, porque desestructura el núcleo central del contrato: la antigüedad y, con ella, los derechos contractuales...”*<sup>2</sup> además de que está provocando la pérdida de derechos laborales protegidos desde la constitución federal, y al mismo tiempo se debilita a la economía de los más vulnerables con la consiguiente falta de calidad de vida de sus familias.

---

<sup>2</sup> Sotelo Valencia, Adrián (1998). La precarización del trabajo: ¿premisas de la globalización?. Papeles de Población, 4(18),82-98.[fecha de Consulta 29 de Agosto de 2020]. ISSN: 1405-7425. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=112/11201804>



Con todo lo ya expuesto, se ha sentado las bases para entender una problemática que se da a todo lo largo de nuestro Quintana Roo, donde de manera indebida se está lastimando la economía de personas que luchan día a día para sacar adelante a sus familias haciendo un trabajo digno y valioso. Estas personas son parte de aquellas que hacen posible la materialización del derecho a la movilidad de los quintanarroenses, pero que dentro de la actual Ley de Movilidad en el Estado fueron totalmente ignorados, con lo que se propicia la continuidad de la precarización de sus empleos, así como la evasión del otorgamiento de prestaciones de seguridad social para ellos y sus familias. Estamos hablando del caso de quienes trabajan como conductores de taxis, pero no los concesionarios, sino aquellas personas que son contratadas por ellos para manejar un taxi, o que son contratadas para conducir un taxi perteneciente a un tercero que ha arrendado la concesión. En pocas palabras hablamos de las personas a las que se les identifica comúnmente como “Martillos”, que no cuentan con concesión ni con un automóvil para trabajar, pero que prestan su fuerza laboral beneficiando a los dueños de la concesión.

Estos conductores de taxis, no cuentan con seguridad social, atención médica para sus familias o ahorro para el retiro cuando termine su vida productiva. Trabajan largas horas y en caso de tener accidentes de trabajo muchas veces deben afrontar ellos solos sus consecuencias. Con su trabajo hacen más competitivo a este sector del transporte público pero el costo es alto y *“...con cargo a las normativas de inseguridad en el empleo, al aumento de la intensidad del trabajo, a la disminución de los salarios y a la desregulación de las condiciones de protección de los trabajadores... .. la desigualdad del ingreso, la pérdida de puestos de trabajo y a*



*diversas maneras en que las condiciones de los trabajadores se convirtieron en precarias.”<sup>3</sup>*

Todo esto debe cambiar, ¿Por qué negarnos a proteger los derechos laborales a tantas personas? ¿Por qué solapar que desde la ley de Movilidad se permita la contratación irregular de estos valiosos trabajadores del volante? Se ignora, pero la actual ley es tan deficiente en este, y probablemente en otros tantos aspectos, que la palabra taxi solo aparece dos veces en la Ley de Movilidad. Esto debe cambiar, la seguridad social debe ser un requisito para el otorgamiento de la concesión y el no otorgar este derecho a trabajadores del volante (operadores o “martillos”) debe parar y debe ser considerado un motivo para la pérdida de la concesión.

Además de lo anterior, no podemos dejar pasar otro aspecto importante, los usuarios del servicio que brindan los taxis deben tener el derecho de saber quién es la persona que es titular de la concesión del vehículo que está brindando el servicio, así como saber si quien lo opera es el propio concesionario u otro conductor, es decir, si lo conduce un empleado del concesionario. Estas medidas además ayudan a dar seguridad al usuario que se puede cerciorar en caso necesario de todas las personas que son responsables por el servicio que recibe. Para ello es que se propone modificar el artículo 60 de la Ley de Movilidad a efecto de que, en el caso de los taxis ruleteros, esa información se ponga en un lugar visible del vehículo, debiendo contener el nombre y fotografía del concesionario o su representante legal y, en caso de que el taxi sea operado por otro conductor o conductores, el nombre, número de licencia y fotografía de los mismos. Del mismo modo se establecerá que esta información deberá ser actualizada obligatoriamente

---

<sup>3</sup> Sotelo Valencia, Adrián (1998). La precarización del trabajo: ¿premise de la globalización?. Papeles de Población, 4(18),82-98.[fecha de Consulta 29 de Agosto de 2020]. ISSN: 1405-7425. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=112/11201804>



ante el Instituto, en caso de que los conductores diferentes al concesionario cambien. Con esto podemos aumentar la seguridad de los pasajeros, y los operadores del vehículo podrán ser identificados como trabajadores del concesionario.

Otra modificación que se plantea en esta iniciativa es el establecer claramente a que se refiere el servicio de ruletero, ya que la actual Ley de Movilidad lo describe y de esa descripción se deduce que es el servicio público de transporte que brindan los taxis, mismos que están definidos en la fracción LXIII del artículo 5 de la Ley cuando señala que el taxi es el "Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros". Por lo anterior se propone modificar esta parte de la ley para que en el artículo 87 fracción III inciso b, se establezca claramente que el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en su modalidad de **Taxi ruletero** es aquél que se prestan en vehículos denominados taxis, cuyo concesionario no se encuentra obligado a mantener la unidad en un lugar específico. Con capacidad de 4 a 8 pasajeros, más el conductor. Con esta modificación la ley clarifica a que se refiere con ese servicio no dejando duda que se trata de la regulación del servicio de taxi.

Las modificaciones anteriores adquieren mayor sentido con el espíritu de esta iniciativa cuando tomamos en cuenta que el efecto que tendrán es identificar claramente quién es el concesionario y quiénes son otros conductores del taxi que, obviamente, son empleados del primero de los mencionados, así como el especificar claramente que el servicio que dan los taxis es aquel que en la actual ley se describe como ruletero y que no hace actualmente alusión directa a los taxis.



Una vez dejado en claro lo anterior, la siguiente modificación a la ley será la clave para que el Estado deje de ser un cómplice en la precarización del trabajo de los llamados “Martillos” y contribuya en la materialización efectiva de sus derechos laborales. Para ello en el artículo 105 de la Ley de Movilidad se deberá establecer que el otorgamiento de concesiones se realizará únicamente cuando se reúnan además de los requisitos que ya se señala ese artículo en sus diferentes fracciones, en el caso del servicio concesionado de transporte público por medio de taxi ruletero, presentar el documento idóneo para la verificación de la debida observancia de las disposiciones legales referentes al cumplimiento de las prestaciones de seguridad social de los conductores adicionales, diferentes al titular de la concesión.

Todo lo anterior se complementa con la necesaria sanción que debe ser aplicada a quienes no cumplan con el otorgamiento de las prestaciones de seguridad social a los llamados “martillos”, es decir a los conductores de los taxis que no sean el titular de la concesión, por ello es que en el artículo 122 se establecerá como una causa de revocación de la concesión el hecho de que en el caso del servicio concesionado de transporte público por medio de taxi ruletero, el concesionario no otorgue o deje de otorgar las prestaciones de seguridad social de los conductores adicionales, diferentes al titular de la concesión.

Con las propuestas de modificación que en esta iniciativa se presentan, se contribuye a la lucha para evitar la explotación del hombre por el hombre, pugnando desde nuestra labor legislativa por una vigencia efectiva de los derechos de trabajadores del volante que comúnmente han sido condenados a vivir una vida laboral precaria sin la seguridad social que tantos beneficios puede traer a sus familias. Medidas como la propuesta en esta iniciativa deben ser parte de la labor



cotidiana de este poder legislativo, ya que debemos afrontar las duras condiciones sociales y económicas que diversos sectores de la población quintanarroense enfrentan, debemos dar la cara a estas problemáticas por el bien de todos y, especialmente por aquellos que luchan todos los días por mantener de manera honrada a sus familias, muchas veces jóvenes, que de mantenerse en este tipo de empleo las condiciones actuales, deberán enfrentar un futuro ominoso e inquietante. La precarización del trabajo no solo afecta a las actuales generaciones, sino también a los jóvenes ante el inevitable relevo generacional. Al final es el futuro de ellos y de sus hijos lo que esta en juego.

Con base en lo anteriormente expuesto, quien suscribe el presente documento me permito proponer ante esta XVI Legislatura del Congreso del Estado de Quintana Roo, la siguiente:

**INICIATIVA DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO**

**ÚNICO.** Se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, para quedar como a continuación se señala:

**Artículo 60. ...**

En el caso de los taxis ruleteros, la información a que se refiere el párrafo anterior, debe contener el nombre y fotografía del concesionario o su representante legal y, en caso de que el taxi sea operado por otro conductor o conductores, el nombre, número de licencia y fotografía de los mismos. Esta información deberá ser actualizada obligatoriamente



ante el Instituto, en caso de que los conductores diferentes al concesionario cambien.

Artículo 87. ...

I. a III. ...

a) ...

b) **Taxi ruletero**: es aquél que se prestan en vehículos denominados taxis, cuyo concesionario no se encuentra obligado a mantener la unidad en un lugar específico. Con capacidad de 4 a 8 pasajeros, más el conductor;

c) ...

...

Artículo 105. ...

...

I. a VI. ...

VII. ...

En el caso del servicio concesionado de transporte público por medio de taxi ruletero, presentar el documento idóneo para la verificación de la



debida observancia de las disposiciones legales referentes al cumplimiento de las prestaciones de seguridad social de los conductores adicionales, diferentes al titular de la concesión.

VIII. a X. ...

...

I. a III. ...

Artículo 122. ...

I. a XV. ...

XVI. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que el concesionario, por sí mismo o a través de sus operadores, empleados o personas relacionadas con la prestación del servicio público, al momento de conducir el vehículo haciendo uso o explotación de la concesión, haya consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes o enervantes incluyendo medicamento que produzca los mismos efectos que los anteriores o se encuentre en estado de ebriedad;

XVII. Que, en el caso del servicio concesionado de transporte público por medio de taxi ruletero, el concesionario no otorgue o deje de otorgar las prestaciones de seguridad social de los conductores adicionales, diferentes al titular de la concesión, y



XVIII. Las demás que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento.

...

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo.

**SEGUNDO.** El titular del Poder Ejecutivo del Estado a través del Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo, deberá implementar las medidas para hacer efectiva la aplicación de las disposiciones que en este decreto se establecen dentro del periodo de 60 días naturales siguientes a su entrada en vigor.

En la ciudad de Chetumal, Quintana Roo, a los 9 días del mes de noviembre del año 2021.

**DIPUTADO CARLOS RAFAEL HERNÁNDEZ BLANCO**

REPRESENTANTE LEGISLATIVO DEL PARTIDO  
REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL Y PRESIDENTE DE LA  
COMISIÓN DE TURISMO Y ASUNTOS INTERNACIONALES DE  
LA H. XVI LEGISLATURA DEL ESTADO DE QUINTANA ROO.

