

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice Estados Unidos Mexicanos. Congreso del Estado Libre y Soberano. Tlaxcala.

**LUIS ANTONIO RAMÍREZ HERNÁNDEZ, SECRETARIO DE GOBIERNO; DAVID ÁLVAREZ OCHOA, SECRETARIO DE FINANZAS; DIEGO CORONA CREMEAN, SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA; MARCO TULLIO MUNIVE TEMOLTZIN, SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE; PEDRO AQUINO ALVARADO, SECRETARIO DE MEDIO AMBIENTE; DAVID GUERRERO TAPIA, SECRETARIO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; RAMIRO VIVANCO CHEDRAUI, OFICIAL MAYOR DE GOBIERNO; NOÉ RODRÍGUEZ ROLDÁN, COORDINADOR GENERAL DE PLANEACIÓN E INVERSIÓN Y RUBÉN TERÁN ÁGUILA, CONSEJERO JURÍDICO DEL EJECUTIVO, TODOS DEL ESTADO DE TLAXCALA, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 67 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TLAXCALA; 18, 34, 35, 36, 39, 40, 43, 44, 49, 50, 57, 58, 59, 60, 67, 68, 72, 73, 74 Y 75 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE TLAXCALA; 7 FRACCIÓN II Y 8 DE LA LEY DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN EL ESTADO DE TLAXCALA; 10 FRACCIÓN I DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE GOBIERNO; 2, 3, 5, 6 Y 11 DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE FINANZAS; 11, FRACCIONES XII Y XV DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA; 10 Y 11 FRACCIONES I Y V DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE; 2, 9 Y 10 DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA COORDINACIÓN GENERAL DE ECOLOGÍA DEL ESTADO DE TLAXCALA; 8 Y 9 DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA; 8 Y 10 DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA OFICIALÍA MAYOR DE GOBIERNO; 11 Y 14 DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA COORDINACIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN E INVERSIÓN; 2 Y 8 DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA CONSEJERÍA JURÍDICA DEL EJECUTIVO.**

#### **ANTECEDENTES**

- I. Con fecha quince de agosto de dos mil veintidós, se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala, el Acuerdo por el que se instruyó a la Secretaría de Movilidad y Transporte, a que en el ejercicio de sus atribuciones y en los términos del marco normativo aplicable y en coordinación con las dependencias competentes, analizara, formulara, instrumentara y ejecutara los actos y acciones que resultaran pertinentes para el desarrollo e implementación de una solución tecnológica de transporte público colectivo en la Ciudad de Tlaxcala, mediante un sistema integrado de transporte seguro, sustentable, integral, de calidad y socialmente responsable.

Además, se autorizó e instruyó a la Secretaría de Movilidad y Transporte el ejercicio de las atribuciones reservadas al Ejecutivo del Estado en los términos de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, para los efectos del otorgamiento del título de concesión correspondiente, incluyendo la emisión de la convocatoria y la declaración a que hacen referencia los artículos 46 y 47 de dicha ley, así como la creación de los servicios y el establecimiento de las modalidades, itinerarios, tarifas, horarios, sitios, terminales, tipo de vehículos y cualquier otra especificación que resultara necesaria para satisfacer los requerimientos del interés público en el contexto de la formulación e implementación del Proyecto, en los términos de los artículos 32 y 38 de la propia ley de la materia.

Finalmente, se instruyó la coordinación de acciones entre las dependencias competentes de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala para garantizar el cabal cumplimiento y debida aplicación de las disposiciones del marco normativo aplicable y favorecer la ejecución conjunta de los esfuerzos institucionales para dar cauce a la formulación, implementación y puesta en marcha del Proyecto. Y que para dichos efectos, las dependencias competentes deberían celebrar convenios de colaboración intersecretarial que establecieran los tramos específicos de coordinación, concertación y ejecución de acciones en el ámbito administrativo, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de dicho Acuerdo.

- II.** Con fecha diecinueve de septiembre de dos mil veintidós, se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala, el convenio marco de colaboración para el análisis, formulación, concertación, coordinación y, en su caso, ejecución de acciones para la implementación y puesta en marcha de una “solución tecnológica de movilidad sustentable en la ciudad de Tlaxcala” celebrado entre la Secretaría de Movilidad y Transporte, la Secretaría de Infraestructura, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda, la Oficialía Mayor de Gobierno, la Coordinación de Planeación e Inversión, la Secretaría de Finanzas, y la Consejería Jurídica del Ejecutivo.
- III.** Con fecha seis de octubre de dos mil veintidós, se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala, el Acuerdo por el que se emite la declaratoria de necesidad para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la modalidad denominada “solución tecnológica de movilidad sustentable”.
- IV.** Con fecha dieciocho de diciembre de dos mil veintitrés, se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala, el Decreto No.320, donde se adiciona el Capítulo Quinto Ter denominado “Del sistema de transporte público de pasajeros mediante alternativas tecnológicas de movilidad sustentable”, y sus artículos 42 sexies, 42 septies, 42 octies, 42 nonies, 42 decies, 42 undecies, 42 duodecies, a la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, en el cual se regula dicha modalidad del servicio de transporte público de pasajeros.

## **CONSIDERANDOS**

### **I. DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.**

- a)** El proyecto denominado “solución tecnológica de movilidad sustentable” en su primera etapa, tenía considerada la ejecución de 3 estaciones conectando las instalaciones del Instituto Politécnico Nacional con el Jardín Botánico, a través de un trayecto de 2 kilómetros aproximadamente.
- b)** La Secretaría de Movilidad y Transporte realizó los recorridos correspondientes y aforos vehiculares, detectando que en el tramo descrito en el inciso anterior, circulan 850 unidades de transporte público colectivo con una frecuencia de arribo de 6 vueltas al día, transportando 96,900 usuarios aproximadamente de forma diaria, como se resume a continuación:

UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN EL TRAYECTO	FRECUENCIA DE ARRIBO DE LAS UNIDADES	USUARIOS APROXIMADOS QUE SON TRANSPORTADOS DE FORMA DIARIA
850 UNIDADES	6 VECES	96,900 USUARIOS

DESCENSO DE PASAJEROS EN EL TRAMO DEL PROYECTO	TASA APROXIMADA DE DESCENSO DE PASAJEROS EN EL TRAMO	ASCENSO DE PASAJEROS EN EL TRAMO DEL PROYECTO	TASA APROXIMADA DE ASCENSO DE PASAJEROS EN EL TRAMO
	2,500 USUARIOS.		1,700 USUARIOS
	APROVECHAMIENTO DE LA RUTA DEL PROYECTO EN EL DESCENSO		APROVECHAMIENTO DE LA RUTA DEL PROYECTO EN EL ASCENSO
	2.5%		1.75%

Con los datos ya descritos se concluye que los servicios de transporte público colectivo, en dicho tramo, se encuentran cubiertos y satisfechos conforme a la demanda de la población.

En consecuencia, el proyecto no constituye una opción de movilidad eficaz y eficiente, toda vez que no resuelve, ni disminuye alguna problemática de la movilidad en la zona, y por el contrario, habría un exceso en medios de transporte que prestan el servicio público, lo que generaría un desequilibrio entre la oferta y demanda, originando el probable fracaso ya sea del proyecto o del servicio concesionado a particulares a través de unidades vehiculares, afectando considerablemente la economía tlaxcalteca.

- c) La Secretaría de Movilidad y Transporte realizó estudios a la clasificación de los pasajeros que actualmente usan el transporte público en la ruta del proyecto, detectando cinco categorías: niños, personas con discapacidad con o sin aparatos de apoyo, personas de la tercera edad y movilidad limitada, usuarios con paquetes o carga, usuarios con carga de tamaño significativo y usuarios sin carga, y considerando que el ascenso y descenso actualmente se realiza directamente sobre las vías de comunicación, la implementación del proyecto de manera elevada dificultaría el acceso a personas con movilidad limitada, ya sea personas con discapacidad o personas adultas mayores, no garantizando el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, tal y como se establece en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Referente a los usuarios con paquetes o carga, el transporte público colectivo es adaptable en un cubicaje no mayor a 1 metro cubico por unidad, permitiendo trasladar cargas y paquetes de dicho volumen, mientras que las dimensiones de las unidades del proyecto presentarían desventajas en la capacidad de carga y paquetes de traslado en relación a esta categoría.

- d) La Secretaría de Movilidad y Transporte realizó estudios en relación a las circunstancias que pueden influir en la variación de la demanda del uso de transporte público, la cual depende de las actividades económicas y sociales que se desarrollan en el perímetro del tramo del proyecto; con dichos estudios se detectó que no se cuenta con factores que potencialicen un incremento considerable en la demanda, como son: universidades, centros de salud, esparcimiento, mercados, entre otros que representen, motiven u originen un alto volumen en la demanda de transporte público.

Además con la construcción y operación de la nueva Ciudad Administrativa de Tlaxcala, en el municipio de Apizaco, que albergará fuera del área conurbada de Tlaxcala a 23 Dependencias de la Administración Pública Estatal y Federal, por lo cual disminuiría la demanda en las vialidades en las que se implementaría el proyecto, por lo que no se justifica su implementación con motivo a la demanda.

- e) En cuanto al análisis de la tarifa a pagarse por pasajero, de acuerdo al proyecto, se pretendía cobrar una tarifa de 11 pesos, lo que representa una diferencia de 3 pesos en relación a la tarifa de transporte público colectivo existente, lo cual, sin ninguna duda iba a influir en la baja demanda de modo de transporte y en consecuencia, no se cumpliría la meta mínima de 3,600 pasajeros por sentido prevista, ya que de acuerdo al proyecto, se consideraban 12 horas de servicio de lunes a sábado con un promedio de 300 personas por hora por sentido. De tal manera que al no cumplirse la meta proyectada, el Estado tendría que subsidiar, con recursos públicos la prestación del servicio, traduciéndose en cargas adicionales para el Estado.
- f) Finalmente, la Secretaría de Movilidad y Transporte gestionó, coordinó y participó en diversas reuniones de trabajo con Dependencias estatales promoviendo el análisis multidisciplinario del proyecto, como jurídico, técnico, estructural, económico, vial y de movilidad, así como para la liberación de derecho de vía, con la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, obteniendo ésta última, no obstante, se advirtieron múltiples observaciones al proyecto como se describe en el presente Acuerdo conforme cada Dependencia participante.

## **II. DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA.**

- a) Durante las reuniones de trabajo se constató que el desarrollador no tenía la capacidad técnica para realizar el proyecto, pues solamente presentó un proyecto incompleto que carecía de los estudios de mecánica de suelo, donde se desplantaría la cimentación, así como los pilotes y columnas de la estructura de la vía.

## **III. DE LA SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE.**

- a) La Dirección de Gestión Ambiental adscrita a la Secretaría de Medio Ambiente, no recibió, la entrega de información complementaria en términos del artículo 19 del Reglamento de la Ley de Ecología y Protección al Ambiente del Estado de Tlaxcala, en materia de impacto y riesgo ambiental; por lo cual con fecha 05 de septiembre de 2024, dio de baja, la carpeta del proyecto denominado “construcción servicio público de transporte colectivo de pasajeros en la modalidad de solución tecnológica de movilidad sustentable, en la ruta unidad profesional interdisciplinaria de ingeniería campus Tlaxcala del Instituto Politécnico Nacional (IPN)-Jardín Botánico de Tizatlán”.

**IV. DE LA SECRETARÍA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y VIVIENDA.**

- a) La Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda , participó en diferentes reuniones con las distintas Dependencias involucradas y para la ejecución de dicho proyecto, promovió la participación social y ciudadana en términos de lo dispuesto en el artículo 193 fracción II de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tlaxcala, detectando oposición a la realización del Proyecto, por parte de diferentes ciudadanos y asociaciones civiles, expresando afectaciones en materia de patrimonio natural, imagen urbana de la zona, preservación del ambiente en los centros de población y vegetación, que se encuentran a lo largo del Boulevard Guillermo Valle.

**V. DE LA SECRETARÍA DE FINANZAS.**

- a) La Secretaría de Finanzas, derivado de la reunión que se sostuvo el 21 de febrero del año en curso, el desarrollador propuso que el Gobierno del Estado de Tlaxcala una subvención de 440 millones de pesos anuales, durante cuatro años, lo que sería un total de 1,778 millones de pesos, correspondiendo al 56% del presupuesto del proyecto.

Además de que el Estado, debería sufragar un porcentaje de las obras inducidas, por lo que el Gobierno del Estado de Tlaxcala, no tendría la capacidad financiera, de conformidad con la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios.

- b) Otra de las causas por las cuales el sistema “Solución Tecnológica de Movilidad Sustentable”, no es viable, es en razón del análisis de costo beneficio, con resultado negativo, en relación a que no se apega a lo dispuesto por el artículo 13 fracción III, párrafo 1 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, que establece: “III. Con anterioridad al ejercicio o contratación de cualquier programa o proyecto de inversión cuyo monto rebase el equivalente a 10 millones de Unidades de inversión, deberá realizarse un análisis costo y beneficio, en donde se muestre que dichos programas y proyectos son susceptibles de generar, en cada caso, un beneficio social neto bajo supuestos razonables”

Aunando a lo anterior, conforme a la estructura financiera presentada por la empresa para el financiamiento del proyecto, en la que se menciona que el Estado realizará una aportaciones 1,778 MDP, es de observarse que, la Secretaria de Movilidad y Transporte, conforme al presupuesto de egresos del presente ejercicio fiscal no cuenta con recursos financieros asignados a la operación de rutas de transporte público ya existentes o nuevas, lo que significaría que la Hacienda Pública Estatal tendría que absorber dicha aportación, lo cual desde el punto de vista presupuestal y conforme a la modalidad planteada por la empresa ,resulta improcedente ya que no se cuenta con dichos recursos financieros.

**VI. DE LA COORDINACIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN E INVERSIÓN.**

- a) La Coordinación General de Planeación e Inversión, participó en múltiples reuniones de trabajo en su momento para determinar la viabilidad de la implementación de la ejecución del proyecto de movilidad sustentable, y considerando el trazo propuesto, no se recomienda su implementación, debido a que su factibilidad está sujeta a acciones integrales que condicionan la eficacia del sistema,

así mismo. Derivado a que la población usuaria objetivo incluye a varios municipios de la zona centro del Estado de Tlaxcala, sería obligatorio actualizar el Programa de Ordenación de la Zona Conurbada de Apetatitlan, Chiautempan, Panotla, Tlaxcala y Totolac, instrumento publicado el 8 de enero de 1999, así como, actualizar el Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Tlaxcala (publicado el 7 de septiembre de 2016).

- b) La Coordinación General de Planeación e inversión, realizó la “Encuesta de percepción de la población” del 22 al 24 de septiembre de 2022 (1,650 encuestas), donde la población usuaria objetivo manifestó estar a gusto con el transporte público actual, asimismo, declaro tener una postura de incertidumbre ante la posible implementación de un sistema de transporte articulado y elevado, así como no estar de acuerdo con un sistema de transporte en donde no hay chofer.
- c) La Coordinación General de Planeación e inversión realizó la encuesta denominada “Solución Tecnológica de Movilidad Sustentable”, aplicada en octubre de 2023 (359 encuestas), donde el 65.3% de la población encuestada consideró poco o nada necesario implementar dicho sistema de transporte, a la par que el 75.21% respondieron haber escuchado acerca de este proyecto.
- d) Otra de las causas por las cuales el sistema “Solución Tecnológica de Movilidad Sustentable”, no es viable, es en razón de que de acuerdo a los criterios de austeridad republicana señalados en el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027, se recomienda que un proyecto de movilidad urbana que precise de una inversión como la que implica la construcción del sistema referido, sea planteado con un enfoque regional, debiendo atender las demandas de movilidad de un sistema poli céntrico, es decir 3 o más ciudades centrales, haciendo que la inversión atienda de manera más eficiente a alguna de las 5 regiones de Tlaxcala, en este caso, el proyecto propuesto se ubica dentro de la Región Tlaxcala-Apizaco, la cual tiene un sistema de ciudades conformado por 3 ciudades hegemónicas: Tlaxcala de Xicotécatl, Chiautempan y Apizaco, en este sentido y derivado a que el proyecto de movilidad urbana denominado “sistema de transporte público de pasajeros mediante alternativas tecnológicas de movilidad sustentable”, no presenta un análisis integral que considere los flujos de bienes y personas en estas 3 ciudades, no se encuentra alineado con el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027.

## **VII. DE LA CONSEJERÍA JURÍDICA DEL EJECUTIVO.**

- a) La Consejería Jurídica del Ejecutivo del Estado, participó en diferentes reuniones con las distintas Dependencias involucradas y para la ejecución de dicho proyecto, coadyuvando y asistiendo en el acompañamiento jurídico para la obtención por parte de la Secretaria de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para la obtención de la autorización a título gratuito en favor del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, para el uso y aprovechamiento de una franja del derecho de vía de las carreteras federales MEX-119 y MEX-121.

Por lo anterior expuesto y fundado, se expide el siguiente:

**ACUERDO INTERSECRETARIAL POR EL QUE SE EMITE EL DICTAMEN DE  
INVIABILIDAD DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO PARA LA PRESTACIÓN DEL  
SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN LA MODALIDAD  
DE SOLUCIÓN TECNOLÓGICA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE EN EL ESTADO DE  
TLAXCALA**

**PRIMERO.** El presente Acuerdo tiene por objeto emitir el dictamen de inviabilidad de la ejecución del proyecto para la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en la modalidad de solución tecnológica de movilidad sustentable, cuyo Acuerdo por el que se emitió su Declaratoria de necesidad se publicó en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado con fecha seis de octubre del año dos mil veintidós.

**SEGUNDO.** Por lo expuesto en los considerandos del presente documento, no se justifica técnica y financieramente la creación y establecimiento de un sistema de mediana o alta capacidad, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la modalidad denominada “Solución Tecnológica de Movilidad Sustentable”, con origen en la unidad profesional interdisciplinaria de ingeniería campus Tlaxcala del Instituto Politécnico Nacional (IPN), sobre la Avenida Guillermo Valle esquina calle Justo Sierra y destino en el Jardín Botánico de Tizatlán sobre la carretera camino real, con una longitud de dicha ruta de 2.0105 Km.

**TERCERO.** Quedan sin efecto el Convenio y el Acuerdo por el que se emite la Declaratoria, publicados en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala con fechas diecinueve de septiembre de dos mil veintidós y seis de octubre de dos mil veintidós, descritos en los antecedentes II y III del presente Acuerdo así como los actos, convenios o procedimientos administrativos derivados de los mismos.

#### **TRANSITORIOS**

**UNICO.** El presente Acuerdo intersecretarial entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

Dado en la Ciudad de Tlaxcala, a los once días del mes de octubre del año dos mil veinticuatro

**LUIS ANTONIO RAMÍREZ  
HERNÁNDEZ**  
SECRETARIO DE GOBIERNO  
Rúbrica y sello

**DAVID ÁLVAREZ OCHOA**  
SECRETARIO DE FINANZAS  
Rúbrica y sello

**DIEGO CORONA CREMEAN**  
SECRETARIO DE  
INFRAESTRUCTURA  
Rúbrica y sello

**MARCO TULIO MUNIVE  
TEMOLTZIN**  
SECRETARIO DE MOVILIDAD Y  
TRANSPORTE  
Rúbrica y sello

**PEDRO AQUINO ALVARADO**  
SECRETARIO DE MEDIO  
AMBIENTE  
Rúbrica y sello

**DAVID GUERRERO TAPIA**  
SECRETARIO DE  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y  
VIVIENDA  
Rúbrica y sello

**RAMIRO VIVANCO CHEDRAUI**  
OFICIAL MAYOR DE GOBIERNO  
Rúbrica y sello

**NOÉ RODRÍGUEZ ROLDÁN**  
COORDINADOR GENERAL DE  
PLANEACIÓN E INVERSIÓN  
Rúbrica y sello

**RUBÉN TERÁN ÁGUILA**  
CONSEJERO JURÍDICO DEL EJECUTIVO  
Rúbrica y sello

\* \* \* \* \*

***PUBLICACIONES OFICIALES***

\* \* \* \* \*

El Periódico Oficial del Estado de Tlaxcala es integrante activo de la Red de Publicaciones Oficiales Mexicanas (RFPOMEX) y de la Red de Boletines Oficiales Americanos (REDBOA).

