

6
201



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS "ARAGON"**

**"LA INOPERANCIA DE LAS
DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES
EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO
CONCESIONADO EN EL DISTRITO
FEDERAL."**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JUANA DEL MAR AGUILAR KUMUL**

ASESOR: LIC. MARTHA ALICIA SALAZAR LOPEZ

México

1998.

259621





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

A MIS PADRES

Por el apoyo , cariño y comprensión incondicionales brindados a lo largo de mi vida y sobre todo por haberme ayudado a lograr una meta más, mi carrera profesional.

A MI ESPOSO

Con todo mi amor , por todo el amor, apoyo, y confianza brindados a lo largo de mi carrera, y por haberme ayudado a lograr uno de mis más grandes anhelos, además por impulsarme a ser cada día mejor persona tanto el ámbito personal como profesional.

A MIS HERMANOS

Sabiendo que jamas existirá una forma de agradecer en este mundo de lucha y superación constante deseo expresarles que todas mis metas y logros también son suyos, gracias por su apoyo.

A MI TIA ANDREA Y ROGELIO

Por haberme apoyado de la manera en que lo hicieron al final de mi carrera profesional, ya que su ayuda fue muy importante para la culminación de mis estudios.

A MI ASESORA LIC. MARTHA ALICIA SALAZAR LOPEZ.

Por haberme dado su tiempo y conocimientos para poder concluir mi trabajo de tesis. Gracias.

LA INOPERANCIA DE LAS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES EN MATERIA DE TRANSPORTE PUBLICO CONCESIONADO EN EL DISTRITO FEDERAL

INTRODUCCION

CAPITULO I EL TRANSPORTE Y LA CONCESION

	<i>Página</i>
A) <i>Concepto de transporte</i>	1
B) <i>El Transporte Público</i>	2
C) <i>Concepto de Concesión</i>	8
D) <i>Naturaleza Jurídica de la Concesión</i>	10
E) <i>Elementos de la Concesión</i>	13
F) <i>Principios que rigen a la Concesión</i>	20

CAPITULO II BASES LEGALES PARA EL TRANSPORTE PUBLICO CONCESIONADO

A) <i>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</i>	32
B) <i>Ley Orgánica de la Administración Pública Federal</i>	34
C) <i>Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal</i>	45
D) <i>Ley del Transporte del Distrito Federal</i>	53
E) <i>Otras Disposiciones Legales aplicables a la Materia</i>	77

CAPITULO III LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL TRANSPORTE PUBLICO CONCESIONADO EN EL DISTRITO FEDERAL

A) <i>Finalidad del Transporte Público</i>	109
B) <i>La Necesidad de Aplicar Correctamente las Disposiciones Legales Aplicables en Materia de Transporte.</i>	112
C) <i>La Posible Creación de Normas más Severas para Concesionarios y Autoridades del Transporte Público</i>	114

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

Temas siempre de actualidad, de controversia y crítica en la zona metropolitana de la Ciudad de México, son los referentes al tráfico, el transporte y la vialidad, porque a diario se viven con mayor intensidad en sus aspectos más negativos; tráfico lento, congestionamientos, deterioro del ambiente por los humos y gases que expelen los motores, ruido, vías saturadas y construcción de obras viales entre otras.

En el presente trabajo se pretende abordar la problemática a la que se enfrenta el transporte público concesionado del Distrito Federal, para comprender y plantear soluciones que promuevan la participación de la ciudadanía y de la autoridad correspondiente en beneficio de la gran urbe.

En este contexto el transporte concesionado se considera como una actividad de interés público por su importancia en la vida diaria de la población y se ha constituido en un servicio prioritario para la atención de las autoridades de la capital por lo cual deben destinarse recursos suficientes para la prestación del servicio.

Cada tema tratado merece toda nuestra atención, y la metodología que en el se siguió fue la de la lógica jurídica mediante una serie de razonamientos, basada principalmente en la investigación documental.

Tenemos la esperanza de que se contribuya , aunque en pequeña proporción al conocimiento de los problemas a los que se enfrenta el país y ofrezca la información básica y los materiales útiles para observar más a fondo el problema.

Es necesario que se tome en cuenta que no solo encontramos al transporte como un problema, sino, que también se ha tomado como una manera de satisfacer una necesidad colectiva dentro del Distrito Federal y en general, en todas las partes del País.

El transporte concesionado constituye un servicio público de carácter estratégico en la vida nacional, ya que integran social, económica y políticamente a los habitantes de la Ciudad y permite su participación eficiente en un contexto social.

Por último, se ha considerado que las autoridades del Departamento del Distrito Federal, han tomado diversas acciones orientadas a resolver la problemática del transporte, pero ninguna de ellas lo suficientemente eficiente para darle una real solución, siendo preciso que se tomen medidas eficaces para solucionar esta problemática que es tan importante para los gobernados.

CAPITULO I.

EL TRANSPORTE Y LA CONCESIÓN.

A) CONCEPTO DE TRANSPORTE.

Transporte.- " Traslado, conducción de personas cosas entre dos lugares".¹

Transporte de personas.- " Contrato por el cual una persona (por lo general una empresa) se compromete a conducir a otra que paga por ello una cantidad de pasaje o billete, al punto que desee o a alguno del recorrido que habitualmente haga el vehículo, nave o aeronave".²

Transporte Urbano.- " La frecuencia de los recorridos se efectúan en los medios públicos de locomoción urbana, o de conexión con poblaciones más o menos inmediatas, la capacidad relativamente limitada de los medios que circulan sobre la superficie y la inexistencia de las instalaciones fijas para la previa adquisición de los pasajes,

¹ .- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO DE DERECHO USUAL, Décimo Séptima Edición; Editorial Heliastra S de R. L., Buenos Aires 1981, pág. 174.

² .- Ibid, pág. 176.

*le otorgan singularidad al transporte de las ciudades que hoy se cumplen casi exclusivamente por vehículos de tracción eléctrica, los tranvías en arraigo variable y los ferrocarriles, metros en las grandes metrópolis”.*³

*Transporte.- “ Entendiendo modo de transporte como intención y uso particular de uno o varios vehículos específicos para satisfacer la necesidad de movilidad”.*⁴

B) EL TRANSPORTE PUBLICO.

Desde 1985 en la Ciudad de México y sus alrededores, el acelerado crecimiento de la población y su necesidad de desplazamiento provocaban uno de los más graves y difíciles problemas, su transportación.

Existía desde luego, una gran cantidad de autobuses de líneas urbanas, que para explotarlos y obtener utilidades, hacía que dichas rutas circularan por puntos donde existía mayor concentración de gente, y dichos autobuses tenían rutas cuyo tiempo de recorrido era notablemente elevado, lo que ocasionaba problemas de transportación para la población que no se encontraba en los puntos por donde circulaban los autobuses.

³.-Ibid, pág. 180.

⁴.- LURHS CAMARENA MARGARITA, *El Transporte*, Décimo Catorceava Edición, Imprenta Universitaria, México 1985, pág. 11.

Para tratar de resolver el problema de transporte en la Ciudad de México, era necesario que el Gobierno se diera a la tarea de pensar en un medio de desplazamiento de tipo masivo , además de los ya existentes.

Los medios de transportación que en esa época existían eran los siguientes: Sistema de Transporte Colectivo Metro , autobuses de los llamados R100 y trolebuses. Aunque estos medios de transportación de tipo masivo transportaban a un gran número de personas ello resultaba insuficiente, para la gran urbe.

Así que el Gobierno de la Ciudad de México pensó que era necesario contar con una planificación adecuada que aliviara el problema.

El transporte urbano no es sino una más entre los muchos problemas que debe atender el Gobierno de cualquier Ciudad, cuando éstas alcanzan las proporciones de la nuestra, tanto en el número de habitantes, como en el de su extensión territorial , por ello es que en cualquier Ciudad debe ser uno de los puntos de prioridad que debe resolver el Gobierno.

Ante la fuerte demanda de transporte, las autoridades tuvieron que otorgar, tanto permisos como concesiones a los particulares, para que estos brindaran a la población este servicio en camionetas y automóviles cerrados.

Para 1985 se estima una movilización diaria en estos medios de casi 3,000,000 de pasajeros , corresponden a los llamados colectivos el 81% y el restante 19% lo hacen los taxis libres o de sitio.

En ese año, el total de vehiculos era de 90,000 de los cuales 33,000 son taxis tolerados. Dada la anterior situación , el Gobierno de la Ciudad de México se vio obligado a elaborar un programa para regular a este tipo de vehiculos , y que a su vez permitiera conservar ésta fuente de trabajo, vigilar el cumplimiento de las tarifas en vigor y el control del servicio prestado.

Por otra parte, se efectuaron una serie de estudios para sustituir gradualmente, a las combis, por minibuses con capacidad para veinte pasajeros , con lo que se podía lograr una capacidad mayor de transportación, y a su vez una disminución efectiva de los problemas de tránsito.

En 1986, el transporte público concesionado, siguió como complemento a los medios de transporte público gubernamentales.

A principios de 1986, se tenían autorizados a un total de 56,790 taxis con placas particulares del Distrito Federal y del Estado de México.

La existencia de los taxis tolerados llevó al transporte público concesionado a una situación de desorden que era necesario corregir, en beneficio de los usuarios de dicho

transporte, por lo que se realizó una acción definitiva para reordenar y regularizar los servicios de transporte y obligar a los concesionarios a mejorar el servicio prestado , así como a respetar las tarifas previamente establecidas . Debido a esta reordenación se cancelaron 15,000 juegos de placas por haberse demostrado que no pertenecían a ningún vehículo.

El número de vehículos concesionados llegó a ser de 96,500 de los cuales 46,000 correspondían a transporte colectivos con itinerario fijo y 50,500 a taxis libres y de sitio.

Estos vehículos transportaban 3.2 millones de pasajeros diarios de los cuales 2.6 correspondían a los colectivos, y 600,000 a los taxis libres o de sitio. De los llamados colectivos operaban 104 rutas con 804 ramales.

En el año de 1987, el servicio colectivo se hace bajo itinerario fijo, de los cuales operan 100 rutas, disminuyendo 4 en relación con el año anterior, pero en cuanto a ramales aumentó 30 con respecto a dicho año dando un total de 834 ramales en una longitud total de 6,460 kilómetros. El parque vehicular era de 47,000 vehículos , automóviles sedanes , combis y minibuses, con capacidad para transportar 5,10 y 20 pasajeros respectivamente. Los población transportada llegaba a ser de 6,000,000 en día hábil.

Para el transporte individual se habían concesionado 26,000 automóviles en la modalidad de taxis libres y 25,000 en la de taxis de sitio. En total transportaban a un total de 1,000,000 de pasajeros en día hábil.

En el año de 1989, el parque vehicular destinado a este servicio no experimentó variaciones en su cantidad, pero en su composición sí, básicamente en lo que se refiere al servicio de colectivos. En este año , 44.7% del parque vehicular del servicio concesionado fue de itinerario fijo y taxis libres y de sitio el de 55.3%.

De acuerdo a su tipo 11% de los colectivos eran vehículos sedán , 69.7% combis y 19.3% microbuses . Un hecho sobresaliente en este año fue el incremento en la circulación de unidades de mayor capacidad.

En este año , el número de microbuses creció más del doble con respecto del año anterior , disminuyendo los de tipo sedán en 16.2% y el de las combis en 11.8% . En cuanto al servicio sin itinerario fijo, se puede señalar que el 53.% eran libres el 46.7% adscritos a algún sitio.

Durante 1990, el total de vehículos en operación fue de 42,565 taxis con itinerario fijo (colectivos) y 55,715, sin itinerario ; en total 98,280 unidades.

En la modalidad de taxis colectivos, 11% del parque vehicular corresponden a sedanes, en tanto que el 65% y el 24% eran combis y minibuses respectivamente, la

modificación de la estructura por tipo de vehículo del servicio concesionado en esta modalidad, en el transcurso de los últimos años muestra la tendencia comentada hacia la utilización de unidades de mayor capacidad de movilización de pasajeros; de 1988 a 1990 el número de sedanes y combis se redujo casi 17%, en tanto que el de los microbuses ha crecido en un 213%.

El número de rutas y ramales de este modo de transporte no experimentó variaciones respecto de 1989, manteniendo un total de 102 rutas con 1,200 derivaciones, es decir, ramales.

Por lo que hace a la concesiones otorgadas para taxis sin itinerario fijo, su número se incrementó durante 1990 en 7.3%. Por su parte, la cantidad de sitios existentes en el Distrito Federal no experimentó variación alguna.

Con el propósito de restablecer la rentabilidad de esta actividad, como consecuencia de que durante más de 34 meses se mantuvo constante la tarifa aplicable , el 14 de noviembre de 1990 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el acuerdo por el que se determinan nuevas tarifas por la prestación del servicio público de pasajeros , en automóviles de alquiler en sus diversas modalidades.

Dicha medida se adoptó debido a que los incrementos considerables, de diversos rubros tales como: combustible, refacciones, mantenimiento y otros insumos para prestar el servicio de una manera eficiente.

En consecuencia, la tendencia que se ha presentado desde los años 80'S a los años 90'S sobre la disminución de combis y el aumento de microbuses, responde a las demandas de la población . Se busca disminuir el transporte de baja capacidad para dar paso a los sistemas de transportación de tipo masivo.

La diferencia de capacidad de transportación entre combis y microbuses, alcanza un porcentaje considerable; el primero transporta únicamente a 10 personas mientras que el segundo mueve de 27 a 30 personas, aunado a esto, el primero propicia una mayor carga en el tránsito y como consecuencia, una mayor cantidad de contaminantes.

C) CONCEPTO DE CONCESIÓN.

Concesión .- " El término concesión puede significar varios contenidos

a).- Es el acto por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular :

1.- Para utilizar bienes del Estado, dentro de los limites y condiciones que señala la ley.

2.-Para establecer y explotar un servicio público también dentro del límite y condiciones que señala la ley.

b) *El procedimiento a través del cual se otorga la concesión, o a través del que se regula la utilización de la misma, aún frente a los usuarios.*

c) *Puede entenderse también por concesión , el documento formal , que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión”⁵*

Concesión.- “ Es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes de dominio público”.⁶

Concesión.-“ La concesión como institución de derecho administrativo generalmente aplicada, es el acto jurídico que tiene un determinado contenido: otorgar a un particular un poder jurídico sobre una manifestación de la Administración Pública”.⁷

Concesión.- “ Es un acto administrativo discrecional por medio del cual la Administración Pública Federal, confiere a una persona una condición o poder jurídico, para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un

⁵.- ACOSTA ROMERO MIGUEL, *Teoría General del Derecho Administrativo*, Décimo Segunda Edición, Editorial Porrúa, México 1995, pág. 856.

⁶.- FRAGA GABINO, *Derecho Administrativo*, Editorial Porrúa, México 1990, pág. 211.

⁷.- OLIVERA TORO JORGE, *Manual de Derecho Administrativo*, Cuarta Edición, Editorial Porrúa, México 1976, pág. 238.

*servicio público de bienes o los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial.*⁸

D) NATURALEZA JURÍDICA DE LA CONCESION.

Resulta complicado determinar la naturaleza jurídica de la concesión, dado a los diferentes aspectos que ésta encierra se puede observar que tanto puede contener elementos de contrato como también puede contener elementos de acto administrativo, es por ello que no se puede establecer un criterio uniforme respecto a su naturaleza jurídica.

Existe divergencia de opiniones entre los doctrinarios, mientras unos opinan que es un acto administrativo , otros aseveran que es un acto mixto, es decir , que puede contener tanto elementos de contrato como de acto administrativo.

A nuestro parecer, diremos que se trata de un acto administrativo, porque la autoridad es la única que va a tomar la decisión de otorgar o no la concesión ya sea para la explotación de bienes del Estado o para la prestación de un servicio público. Lo único que realiza el particular es una solicitud por medio de la cual pretende que le sea otorgada dicha concesión , pero si la autoridad al hacer una revisión de la solicitud presentada considera que no reúne los requisitos establecidos en la ley de la materia no

⁸.- SERRA ROJAS ANDRES, *Derecho Administrativo Segundo Curso, Décimo Sexta Edición, México 1993, pág. 250.*

otorgará la concesión , con lo anterior pretendemos hacer notar que en tramite administrativo para otorgar la concesión sólo existe una sola voluntad, la de la Autoridad Administrativa.

Ahora , si de lo contrario habláramos de un contrato , estaríamos hablando de un acuerdo de voluntades , para crear, modificar, transferir, derechos y obligaciones, lo cual no es posible que se de en la concesión porque primeramente no existe tal acuerdo de voluntades debido a que la única voluntad que aparece es la de la autoridad concedente, puesto que como lo manifestamos en líneas anteriores si ella considera que no se cumplen con los requisitos legales no va a otorgar la concesión y esto lo va a hacer sin o con la voluntad del concesionario, o en este caso del particular que esta haciendo solicitud para que se le otorgue la concesión. Y en un segundo término, en la concesión la autoridad no va a transferir los derechos a los particulares al otorgar una concesión, sólo serán los frutos que obtengan por el uso o explotación de bienes del Estado o por la prestación del Servicio público pero esto durante el tiempo que dure dicha concesión, con ello no se quiere decir que la autoridad haya transferido al particular derecho alguno sobre lo antes señalado.

Si fuera necesario que se hablara de un contrato, al hacerlo diríamos que se trata de un contrato de adhesión que es al que más se asemejaría, claro esto sin aceptar que se trata de un contrato puesto que nuestra postura es muy clara al decir que es un acto administrativo.

En el contrato de adhesión existe una sola voluntad y va a ser la otra parte la que se adhiere a todo lo previamente estipulado en dicho contrato , y si esto lo trasladamos a la concesión, veremos que efectivamente sólo existe la voluntad de una parte y que los requisitos para otorgar la concesión ya han sido previamente establecidos , y que únicamente los particulares que pretenden hacer solicitud para una concesión tendrán que hacer todo lo que la autoridad concedente les indique.

*Tan es así, que la autoridad es la que va a crear las leyes a las cuales se van apegar los concesionarios , tal como lo dice el Maestro Miguel Acosta Romero “ El régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre al Administración y el concesionario es de derecho público y esta constituido por el conjunto de normas establecidas en las leyes y los reglamentos, decretos, acuerdo, y circulares que fijan precisamente el régimen al que están sometidos la concesión el concesionario y su actividad con los usuarios”.*⁹

El Maestro Olivera Toro hace una serie de distinciones entre contrato administrativo y concesión:

1.- Las concesiones están reguladas unilateralmente por ley; los contratos son regidos bilateralmente.

⁹.- MIGUEL ACOSTA ROMERO, *Ob.*, Cit., pág. 857.

2.- *Las concesiones son otorgadas por la administración a un particular; en los contratos en donde interviene la administración , hay estipulaciones entre ella y los particulares.*

3.- *En los contratos administrativos la iniciativa parte de la administración y las concesiones son pedidas por los particulares.*

4.- *En la concesión, el particular hace suyos los productos o utilidades de la explotación, tanto de los bienes como de la prestación de los servicios concedidos. En el contrato de obra pública el contratista se limita a realizar la obra que luego pasará a la administración pública que es quien la va a explotar.¹⁰*

E) ELEMENTOS DE LA CONCESIÓN.

En el estudio de la concesión , es importante mencionar los elementos que la conforman , que esencialmente son tres, tal como lo manifiesta el Maestro Acosta Romero y son:

a) "La autoridad concedente, que puede ser la administración pública Federal, Local o Municipal.

¹⁰ .- OLIVERA TORO JORGE, *Ob.*, *Cit.*, pág. 237.

b) *El concesionario, que es la persona física o jurídica, a quien se le otorga y que es titular de la concesión.*

c) *Los usuarios, únicamente en el supuesto de la concesión de servicio público , ya que en la utilización de bienes del Estado habrá relaciones entre el concesionario y los particulares pero no bajo el concepto de usuario".¹¹*

En el primer elemento que se menciona, se habla de la autoridad concedente, la cual por ser la concesión un acto administrativo va a competir a la Administración Pública ya sea Local, Federal, o Municipal dependiendo de que ámbito de competencia territorial se trate.

Ahora, como nuestro tema a tratar es el transporte público en el Distrito Federal , nos tendremos que limitar a hablar solo de la autoridad de esta entidad, que es la Administración Pública del Distrito Federal , que es la encargada de realizar el otorgamiento de las concesiones y esto lo hace a través de la Secretaría de Transporte y vialidad, pero la encargada de vigilar que estas concesiones sean cumplidas al pie de la letra es la Dirección General Autotransporte Urbano, por conducto de la Dirección de Permisos, Concesiones y Revalidaciones, que es una oficina que esta a cargo de la mencionada institución y que tiene las siguientes atribuciones:

¹¹ .- ACOSTA ROMERO MIGUEL, *Ob., Cit.,* pág. 857.

1.- Proponer al Director General de Autotransporte Urbano programas de desarrollo sobre la autorización de permisos, concesiones y revalidaciones, relativas a los servicios de autotransporte público.

2.- Determinar los criterios, normas y estrategias de operación para la formulación de los programas de trabajo.

3.- Proponer al Departamento del Distrito Federal las tarifas que deban regir en la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga en el Distrito Federal.

4.- Establecer pronósticos de oferta y demanda de los servicios de autotransporte público en el Distrito Federal.

5.- Establecer los mecanismos de coordinación con las comisiones de vialidad y transporte para el Distrito Federal en materia de transporte público.

6.- Realizar los estudios técnicos necesarios para la aplicación de normas y tarifas en la construcción y funcionamiento de estacionamientos en el Distrito Federal.

Existe dentro de esta dependencia , la Unidad Departamental de Transporte de pasajeros , que también interviene en lo que se refiere al otorgamiento de las concesiones , entre sus funciones podemos mencionar la siguientes:

1.- Determinar el equilibrio entre la demanda y la oferta del transporte de pasajeros.

2.- Operar el sistema de otorgamiento de permisos y concesiones al transporte de pasajeros.

3.- Mantener un adecuado control y registro de las rutas de transporte en el área metropolitana.

4.- Establecer los mecanismos de evaluación que permitan comprobar la eficiencia respecto a la agilización de tramites.

5.- Autorizar en base a los estudios elaborados la ubicación de los sitios de transporte de carga pública que satisfagan las necesidades de la ciudadanía.

6.- Supervisar la correcta elaboración y entrega de autorizaciones y concesiones para la transportación de pasajeros en el área metropolitana.

La autoridad , debe de cerciorarse de que la persona ya sea moral o física, a quien se le va a otorgar la concesión , debe tener tanto la capacidad jurídica como técnica , además de los medios económicos necesarios para poder otorgar el servicio público con eficiencia y tal como esta establecido en las leyes de la materia.

Coincidimos con los que señala el Maestro Gabino Fraga “ estimamos que debe considerarse como un requisito esencial para que las concesiones de servicio público surtan sus efectos , que las misma, una vez otorgadas, se publiquen en el Diario Oficial de la Federación puesto que la referida concesión contiene verdaderas disposiciones legales , de acuerdo con las cuales se regula la situación del concesionario, la de los terceros usuarios del servicio y las bases el funcionamiento del servicio”.¹²

En el segundo elemento, nos vamos a encontrar con la figura del concesionario , que va a ser la persona ya sea física o moral que mediante la realización de una solicitud va a pedir a la autoridad Administrativa que le otorgue una concesión ya sea para prestar un servicio público o para la explotación de los bienes propiedad del Estado.

El hecho de adquirir una concesión no va a cambiar la situación jurídica del concesionario, con esto se quiere decir que si antes de adquirir la concesión la persona era una persona moral lo seguirá siendo, el mismo criterio se seguirá para el caso de una persona física.

Para obtener una concesión, el concesionario debe solicitarlo a la administración pública, debiendo llevar a cabo un procedimiento que previamente estará establecido en las leyes, que en este caso el procedimiento nos lo va a dar la Ley del Transporte del Distrito Federal, tema que trataremos posteriormente en siguiente capítulo.

¹² .-FRAGA GABINO, Ob., Cit., pág. 247.

Pero existe un problema a este respecto desde hace aproximadamente diez años que no existe el otorgamiento de concesiones por medio del procedimiento señalado, lo que se viene estilando en la práctica es una cesión de derecho , es decir, un particular que ya no quiera tener la concesión cede los derecho a otro que la quiera adquirir, en este supuesto lo único que realiza la autoridad concedente es revestir de formalidad dicha cesión de derechos.

Cuando un particular cede los derechos de su concesión a otro , se deslinda de toda responsabilidad, es decir, pierde todas las obligaciones pero también todos los derechos que por ella pudiera tener y de manera contraria, el particular que adquiere la concesión, adquiere tanto los derechos como las obligaciones con todo lo que estas representen.

Lo anterior podría ser justificable, es decir, que la Administración otorgue de esta manera la concesión, si siempre hubiera un particular que deseara ceder la concesión , así sería simplificado y se evitarían tantos trámites . Pero lo que nos preguntamos es que, cuando no existe una situación parecida a la antes mencionada ¿que hace la autoridad?, ¿aplica correctamente lo que está estipulado en las leyes o actúa sin atender a lo que esta previamente establecido en la ley de la materia?.

En el tercer elemento encontramos al “usuario” . Este únicamente lo encontraremos denominado como tal en las concesiones que se otorgan para la prestación de un servicio público, y como en el presente trabajo de investigación estamos hablando

precisamente de una concesión para la prestación de un servicio público como lo es el transporte concesionado, es necesario hacer mención de esta figura.

El usuario es " el titular de derecho real de uso. En derecho administrativo, quien por concesión gubernativa, o por otro justo título, aprovecha aguas derivadas de una corriente pública. El que usa ordinaria o frecuentemente una cosa ".¹³

Existe discrepancia de opiniones entre los doctrinarios para determinar la relación jurídica existente entre el concesionario y el usuario, hay una corriente de ellos que opinan que se trata de una relación contractual, pero hay quienes disciernen de esta idea y manifiestan que es una relación estatutaria, nosotros nos inclinamos con lo mencionado en segunda instancia, porque hablando de transporte público en el Distrito Federal, la única relación que llega a tener un usuario con el concesionario es solo por el tiempo que dura el viaje y en este caso, sería ilógico que se realizará un contrato por la utilización del servicio que tan solo dura a lo sumo unas dos horas.

Quizá en otros tipos de concesiones si exista una relación contractual, como en el transporte de carga en algunas ocasiones la persona que requiere los servicios de los transportistas carga si realizan contratos con las empresas encargadas de prestar este servicio, pero como vemos en este caso si dura mucho más el viaje por, porque en ocasiones se hacen de un extremo del país a otro, aunado a esto la mercancía que

¹³ .- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO DE DERECHO USUAL, Décimo Séptima Edición, Editorial Heliastra S. de R.L., Buenos Aires 1981, pág.272.

transportan necesita de cierta garantía para que esta llegue a su destino. En este ejemplo que mencionamos la persona que requiere de estos servicios ya no sería usuario , este sería denominado de otra manera.

F) PRINCIPIOS QUE RIGEN A LA CONCESIÓN.

La capacidad es un atributo de las personas. Todas las personas son sujetos de derechos y de obligaciones y tan sólo por ese motivo, se tiene capacidad jurídica, ésta capacidad puede ser total o parcial ; es decir, se puede tener capacidad de goce únicamente y para que pueda hablarse de capacidad total se requiere que se reúnan los dos tipos , con lo anterior queremos decir que debe tenerse tanto la capacidad de goce como la de ejercicio.

En nuestro Derecho, la capacidad se encuentra dividida en capacidad de goce y capacidad de ejercicio. La primera se adquiere con el simple hecho de ser concebido, aun estando dentro del vientre materno , nuestras leyes protegen a ese ser que aun no sale a la luz, la segunda se adquiere al cumplir la mayoría de edad que en el caso del Distrito Federal es a los dieciocho años y es hasta ese momento que por sí sola, la persona puede realizar actos jurídicos , como por ejemplo contraer matrimonio, contratar con otras personas, realizar actos de compraventa etc.; con lo anterior no queremos afirmar que siendo menor de edad no se puedan realizar este tipo de actos, si

se hacen pero con algunas limitaciones , que en este caso sería a través de un representante legal.

Ahora, en el tema de concesiones, la capacidad es determinada en base al régimen jurídico de cada país . En México ésta capacidad se encuentra restringida. La Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos en su artículo 28 nos va a determinar en que materias la administración no va a poder otorgar concesiones y son: hidrocarburos, petroquímica básica, comunicación vía satélite, por hacer mención de algunas . En estas materias no deben otorgarse concesiones, esto es en teoría por que en la práctica se manejan otros criterios y no se atiende a lo que la Constitución señala ; por ejemplo, hace algunos meses se mencionaba que se iban a otorgar concesiones de la petroquímica de parte de ella, y que no era la básica sin embargo no era así, se pretendía hacer algunos ajustes a los nombres de los diferentes compuestos y todo eso cambiaría y la autoridad manifestaba que todo era de manera legal y que no estaba contraviniendo a lo que establecía la Constitución. Por otro lado, vemos cada día que pasa como es que la comunicación vía satélite ya no es un campo prioritario del Estado sino que de alguna forma ya los particulares están entrando al control de este tipo de comunicación, no sabe a ciencia cierta si esto en un futuro sea para beneficio del país, sin embargo, lo que no es correcto es que se violen tan abiertamente preceptos constitucionales que por mucho van más allá de intereses particulares.

"Así la Constitución de los Estado Unidos Mexicanos, en su artículos 27 párrafo sexto, ordena que en estas materias no se otorgarán concesiones a los particulares y el Estado llevará a cabo la explotación de estos sectores . Otra limitación que establece la Constitución , en su artículo 27 fracción I , es que las concesiones de explotación de minas y agua , sólo se otorgarán a los mexicanos por nacimiento o por naturalización y a las sociedades mexicanas, salvo que los extranjeros convengan con los Estados Unidos Mexicanos, respecto de la Cláusula Calvo".¹⁴

2.- Capacidad Técnica.

Aquí se debe hablar de dos tipos de capacidad:

a) Personal.- El concesionario debe de tener una capacitación técnica en la actividad que va a realizar, ya sea que el directamente realice la actividad concesionada o sus empleados.

Hablando del transporte publico, los operadores de las unidades de transporte deben de saber de que manera conducir, tener nociones de mecánica, es decir, todos los aspectos técnicos relacionados con dicha actividad para lograr una mejor prestación del servicio concesionado.

¹⁴ .- ACOSTA ROMERO MIGUEL, Ob. Cit, Pág. 858.

2.- Material.- Este otro aspecto es importante y nos referimos a que el concesionario debe de tener todos los recursos económicos para lograr una mejor prestación del servicio.

En el transporte público, las unidades deben de presentarse en las mejores condiciones que sean posibles, es decir, su vida útil no debe de exceder a lo que está establecido en las leyes de la materia, todos sus accesorios, como llantas, asientos deben de presentarse en buen estado para que se pueda hacer uso de ellos.

3.- Capacidad Financiera.

Este es otro de los requisitos indispensables que la administración exige al concesionario, por lo que para poder prestar el servicio público de transporte , se requiere que el concesionario tenga los recursos económicos suficientes para adquirir nuevas unidades en el caso de que las anteriores ya no estén en condiciones de seguir prestando él servicio, o que las que tenga las mantenga en buen estado y en el supuesto de que el no pueda prestar directamente el servicio , pueda contratar personal capacitado para ello.

4.- Plazo.

No se puede hablar uniformemente de los plazos en materia de concesiones, cada una de ellas va a tener un tiempo determinado , lo único que se podría afirmar es que existe

una diferencia de tiempo entre las concesiones de servicios públicos que es por un menor tiempo y las concesiones para la explotación de bienes propiedad del Estado se otorgan por un mayor plazo.

La autoridad administrativa es la que va a determinar por cuanto tiempo se va a otorgar cada tipo de concesión, y para ello tendrá que fundamentarse en las leyes que previamente hayan sido expedidas para cada materia que se pretenda concesionar.

Como un ejemplo para observar el plazo de las concesiones, veamos lo que nos dice el Maestro Miguel Acosta Romero." Actualmente , las concesiones, sobre todo las mineras se otorgan por 25 años, renovables por otros 25; en materia de vías Generales de comunicación , se otorgan por 20 años las de caminos se limitan a 5 vehículos por titular; a 390 años las de obras en zonas federales y asimismo 30 años las de radiodifusión y televisión y por 30 años refrendables; en las concesiones de caza y pesca, el plazo es mínimo, caso perentorio".¹⁵

De acuerdo con lo mencionado en líneas anteriores, se puede observar la divergencia que existe de plazo en cuanto a concesiones se refiere, es por ello, que no existe uniformidad de criterios en ésta materia.

¹⁵ .-Ibid, pág 860.

5.- Derechos del concesionario.

En toda relación jurídica vamos a encontrar el surgimiento tanto de derechos como de obligaciones , para las partes que participan en ella y la concesión no va a ser la excepción. En la concesión de una servicio público, los derechos del concesionario son personalísimos y no podrá transmitirlos a ninguna persona, debe por sí mismo otorgar el servicio público o bien realizarlos por empleados pero que estén bajo la más estricta vigilancia del concesionario. Algunos derechos del concesionario son:

1.- El concesionario va a ser propietario de los instrumentos o herramientas con las cuales se va a realizar la concesión. En el caso de la prestación de servicio de transporte público el concesionario será dueño de las unidades con las que presta el servicio.

2.- Otro derecho del concesionario es la tarifa. El usuario del servicio deberá pagar un cierto precio por el servicio que se le otorga ; generalmente la tarifa va a ser fijada por la autoridad y tendrá que salir publicada en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal.

3.- La relación del concesionario y el usuario estaría considerada como un acto unión "... el transporte urbano, en que se paga la tarifa en el momento de abordar el vehículo, en este supuesto consideramos que hay un acto union.¹⁶"

¹⁶ .Ibid, pág. 864.

6.- *Obligaciones del concesionario.*

“Son:

- a) ejercitar personalmente los derechos derivados de la concesión (aun cuando contrate personal, porque materialmente no pueda llevar a cabo esos actos, pero aquél deberá estar bajo su supervisión).*
- b) No transferir , enajenar , o gravar , los derechos derivados de la concesión , sin consentimiento de la autoridad concedente.*
- c) Contar con los elementos personales, materiales, financieros para prestar el servicio público , o efectuar la explotación de los bienes en condiciones óptimas.*
- d) No ceder, traspasar o gravar, el equipo , o los bienes destinados a la concesión , sin consentimiento de la autoridad concedente.*
- e) Contar con los elementos personales, materiales y financieros para prestar el servicio público, o efectuar la explotación de los bienes en condiciones óptimas.*
- f) Realizar las obras necesarias para la prestación del servicio público o la explotación de los bienes del Estado.*

*g) Prestar el servicio público, o explotar los bienes , en los términos y condiciones que señalan las disposiciones legales”.*¹⁷

7.- Rescate.

Esto ocurre cuando la administración pone fin a la concesión que previamente había otorgado a un particular , antes de que se haya vencido el plazo determinado para la concesión ya sea de explotación de bienes propiedad del Estado o para la prestación de un servicio público

Algunos doctrinarios coinciden en que en el momento de que surja la del rescate, la autoridad concedente deberá indemnizar al concesionario por las pérdidas que éste haya sufrido en inversiones que hubiere efectuado y por la privación del plazo para seguir explotando la concesión.

Podría existir controversia y en algunas ocasiones se podría pensar que se trata de una expropiación o equiparable a esta figura. Pero en nuestro particular punto de vista nos damos cuenta que lo mencionado anteriormente no podría ser, puesto que se trata de dos figuras totalmente distintas, mientras que en la expropiación los bienes de los cuales la autoridad priva a un particular originalmente pertenecen a éste último, en el rescate

¹⁷ .-Ibid, pág. 864,865

los bienes o los derechos que se otorgan con la figura de la concesión y que en un determinado momento la autoridad quita al particular, nunca fueron de él concesionario sino del Estado.

8.- Derecho de Reversión.

*“ Como el plazo señalado para la duración de la concesión es fijado para que el concesionario recupere sus inversiones , es un principio admitido casi universalmente, el de que la expiración de dicho plazo el Estado va a ser propietario de todas las instalaciones y obras efectuadas, en virtud del llamado derecho de reversión ”.*¹⁸

Con lo anterior, se quiere decir que una vez que termine el plazo de la concesión, todo va a pasar a manos del Estado sin necesidad de que éste realice alguna contraprestación para el concesionario.

9.- Procedimiento para Otorgar la Concesión.

El procedimiento a seguir es mediante la presentación de una solicitud ante la autoridad, en la cual el particular deberá llenar todos los requisitos que señalen las leyes de la materia que de manera general se publican en el Diario Oficial de la Federación .

¹⁸ .- FRAGA GABINO, Ob. Cit. Pág. 253.

La autoridad, cualquiera que esta sea, debe de verificar todos los detalles personales de quien está pidiendo la concesión tal como lo manifiesta el Maestro Gabino Fraga ."
Para el otorgamiento de la concesión, el régimen legal relativo se inspira en ciertos principios que tienden a garantizar por una parte que el poder público pueda ejercer sin tropiezos el control que le corresponde sobre el objeto de la concesión , y por la otra , asegurar que el concesionario tenga la competencia y los medios adecuados para la explotación de la concesión".¹⁹

10.- Extinción de la Concesión.

Existen varias formas de dar por terminada la concesión

- a) Cumplimiento del plazo.- como su propio nombre lo dice es cuando el plazo otorgado para la concesión ha expirado.*

- b) Falta de objeto o materia de la concesión.- que es cuando se agota el objeto de la concesión , por ejemplo, en las concesiones mineras si se agota la fuente de explotación , es decir, el mineral que se estaba explotando entonces no tendría ningún caso seguir con dicha concesión.*

¹⁹ .- *Ibid* , pág. 246.

- c) *Rescisión.- La rescisión como ya sabemos es cuando una de las partes tiene derecho a dar por terminado cuando la otra parte que está interviniendo en dicho contrato está incumpliendo con las obligaciones que previamente le fueron impuestas. En la figura de la concesión esta situación solo podrá presentarse cuando se realicen contratos - concesión.*
- d) *Caducidad.- Esta se va presentar cuando el concesionario está obligado en determinado tiempo a cumplir con ciertos requisitos que la ley señala, por ejemplo, en el transporte público la ley le da al concesionario cierto límite de tiempo para adquirir el equipo necesario para poder llevar a cabo la prestación del servicio y si no cumple con ello, en tiempo, en este caso podemos hablar que existe caducidad.*
- e) *Renuncia.- Es cuando el concesionario va a renunciar a la concesión, pero la Administración Pública no tan fácil va aceptar esa renuncia sin antes comprobar que alguien más podrá llevar cabo dicha concesión, ya sea para explotar bienes que son propiedad del Estado o para la prestación de un servicio público.*
- f) *Quiebra del concesionario .- Esta va a ocurrir cuando al concesionario se le agotan los medios materiales y económicos para seguir prestando el servicio o explotando bienes propiedad del Estado.*
- g) *Muerte del concesionario.- Es cuando el titular de la concesión fallece.*

Creemos que vale la pena agregar el elemento anterior, por que en teoría los derechos del concesionario son intransmisibles, entonces debemos considerar que al morir el titular de la concesión , esta termina . En el siguiente capitulo trataremos más a fondo lo de la muerte del concesionario y aun más particularmente en materia de transporte , veremos que es lo que dice la Ley del Transporte del Distrito Federal a este respecto.

CAPITULO II.

BASES LEGALES PARA EL TRANSPORTE PUBLICO

CONCESIONADO.

A) CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

En nuestra Constitución siempre vamos a encontrar los fundamentos para la creación de todas las Leyes Reglamentarias en todas la materias que requieran dicha reglamentación , y el transporte público en la Ciudad de México no es la excepción .

Nos vamos a encontrar con una serie de fundamentos que nos van a dar la pauta para realizar los reglamentos y leyes secundarias.

En relación con nuestro tema, que si bien es cierto habla del transporte, también lo es que se menciona a la concesión y en esta materia nos encontramos con dos articulos constitucionales los cuales son los siguientes:

El artículo 27 constitucional en su fracción primera, establece que " Tratándose del petróleo y de los carburos de hidrógenos sólido, líquido o gaseoso, minerales

radioactivos, no se otorgarán concesiones, ni contratos ni subsistirán los que en su caso se hayan otorgado”.

De lo mencionado en líneas anteriores, se puede concluir que por exclusión , las autoridades correspondientes podrán otorgar concesiones en materia de transporte público.

Dentro de la misma Constitución encontramos otro artículo que hace referencia a la concesión; el artículo mencionado es el 28 en su párrafo doce el cual establece que el “ Estado sujetándose a las leyes, podrá en caso de interés general , concesionar la prestación de servicios o la explotación , uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la federación , salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de servicios y la utilización social de los bienes , y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público”.

Este artículo más claramente nos menciona la postura que debe tener la autoridad respecto al tema de concesiones , nos dice que se podrán otorgar concesiones de servicios públicos , cuando así lo requiera el interés general, y como el transporte es un servicio público que es demandado por millones de personas entonces se puede considerar que es de interés general.

B) LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL.

En la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, igualmente podemos encontrar bases legales para poder analizar transporte público concesionado.

En primera instancia, debemos hacer mención como es que se organiza la Administración Pública Federal, ya sea municipal, estatal y del Distrito Federal y esto lo encontramos en el artículo segundo del ordenamiento antes citado.

Art. 2 En el ejercicio de sus atribuciones y para el despacho de los negocios del orden administrativo encomendados al poder Ejecutivo de la Unión, habrá las siguientes dependencias de la administración pública centralizada:

I.- Secretarías de Estado, y

II.- Departamentos Administrativos.

El Gobierno del Distrito Federal estará a cargo del Presidente de la República, el que deberá auxiliarse, como ya se mencionó, de Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos, y en este caso el Presidente de la República se auxilia del Departamento del Distrito Federal el cual como se menciona en el siguiente artículo será el encargado de atender los relacionados con el Gobierno de dicha entidad.

Artículo 44.- Al Departamento del Distrito Federal, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I.- Atender lo relacionado con el Gobierno de dicha entidad en los términos de su Ley Orgánica, y

II.- Los demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal , establece que los departamentos administrativos podrán auxiliarse para el ejercicio de sus funciones en órganos desconcentrados, y en materia de transporte encontramos uno que tiene estas características, es la Dirección General de Autotransporte Urbano, el cual se encuentra jerárquicamente subordinado al Departamento del Distrito Federal, el órgano mencionado tiene la estructura orgánica siguiente:

1.- Dirección General.

2.- Secretaría Particular.

3.- Unidad Departamental de Servicios al Público de cada Delegación Política.

4.- Subdirección de Expedición de Permisos y Licencias a Conductores.

5.- Unidad Departamental de Licencias y Permisos a Conductores.

6.- Unidad Departamental de Licencias y Permisos a Conductores.

7.- Unidad Departamental de Registro y Control de Conductores.

8.- Subdirección de Registro e Identificación de Vehículos .

9.- Unidad Departamental de Vehículos de Autotransporte Público.

10.- Unidad Departamental de Permisos, Reposiciones y Duplicados.

- 11.- *Dirección de Permisos, Concesiones y Revalidaciones.*
- 12.- *Subdirección de Evaluación Técnica y Legal del Transporte Público.*
- 13.- *Unidad Departamental de Estudios Técnicos.*
- 14.- *Unidad Departamental de Evaluación Legal.*
- 15.- *Subdirección de Registro y Control de Permissionarios y Concesionarios.*
- 16.- *Unidad Departamental de Transporte de Carga.*
- 17.- *Unidad departamental de Transporte de Pasajeros.*
- 18.- *Unidad Departamental de Actualización de Permissionarios y Concesionarios*
- 19.- *Dirección de Inspección y Mejoramiento de los Servicios de Autotransporte Público.*
- 20.- *Subdirección de Inspección y Mejoramiento de los Servicios de Atransporte Público.*
- 21.- *Unidad Departamental de Registro y Control de Vehículos.*
- 22.- *Unidad Departamental de Bases de Revista.*
- 23.- *Subdirección de Mejoramiento de los Servicios.*
- 24.- *Unidad Departamental de Normas y Tarifas.*
- 25.- *Unidad Departamental de Normas y Tarifas.*
- 26.- *Unidad de Evaluación y Control de los Servicios.*
- 27.- *Dirección de Registro y Calificación de Sanciones.*
- 28.- *Subdirección de Infracciones.*
- 29.- *Unidad Departamental de Control de Sanciones a Vehículos Particulares.*
- 30.- *Unidad Departamental de Control de Sanciones a Vehículos de Autotransporte Público.*

- 31.- *Unidad Departamental de Consolidación de Infracciones.*
- 32.- *Subdirección de Control y Custodia de Vehículos en Depósito.*
- 33.- *Unidad Departamental de Supervisión de Depósitos en información al Público, Zona Norte, Zona Sur y Zona Centro.*
- 34.- *Subdirección de Administración.*
- 35.- *Unidad Departamental de Recursos Humanos.*
- 36.- *Unidad Departamental de Recursos Financieros.*
- 37.- *Unidad Departamental de Recursos Materiales.*

En líneas anteriores se enumeró la estructura orgánica de la Dirección General de Autotransporte Urbano, es necesario enunciar las funciones de algunas de las unidades o direcciones, concretamente las que se encuentran relacionadas directamente con el transporte público concesionado.

DIRECCION DE PERMISOS CONCESIONES Y REVALIDACIONES.

- *Proponer al Director General de Autotransporte Urbano, programas de desarrollo sobre la autorización de cancelación de permisos, concesiones y revalidaciones, relativas a los servicios de autotransporte público.*
- *Determinar los criterios , normas y estrategias de operación para la formulación de los programas de trabajo.*

- *Proponer al Departamento de Distrito Federal las tarifas que deben regir en la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga en el Distrito Federal.*
- *Establecer pronósticos de oferta y demanda de los servicios de autotransporte para en Distrito Federal.*
- *Establecer los mecanismos de coordinación con las comisiones de vialidad y transporte para el Distrito Federal en materia de Transporte Público.*
- *Proponer al Director General de Autotransporte urbano los programas de desarrollo acerca de la autorización y cancelación de permisos, concesiones y revalidaciones relativos a los servicios de autotransporte público.*
- *Realizar los estudios técnicos necesarios para la aplicación de normas y tarifas en la construcción y funcionamiento de estacionamientos en el Distrito Federal.*

SUBDIRECCION TECNICA Y LEGAL DE TRANSPORTE PUBLICO.

- *Coordinar los estudios técnicos socioeconómicos para la determinación y asignación de rutas, sitios y bases del transporte de carga de pasajeros.*

- *Participar en coordinación con las comisiones de vialidad y transporte para el Distrito Federal, en el estudio de la situación del servicio de autotransporte público.*
- *Normar la realización de los estudios y proyectos pertinentes, relativos al otorgamiento de permisos y concesiones.*
- *Verificar la realización de los estudios para determinar las prioridades de nuevas rutas.*
- *Formular programas y modificaciones a las políticas y reglamentos establecidos, para la realización de los trámites con el transporte público.*
- *Establecer el seguimiento a las acciones legales promovidas por permisionarios , y concesionarios en materia de transporte público.*
- *Evaluar la constitución legal de las organizaciones del transporte público y su actualización.*
- *Analizar conflictos legales y operativos entre organizaciones, así como su correcto funcionamiento interno .*

- *Supervisar la salvaguarda y correcta utilización de las autorizaciones que se elaboran en esta dirección .*

UNIDAD DEPARTAMENTAL DE ESTUDIOS TECNICOS.

- *Elaborar estudios y diagnósticos para determinar los requerimientos necesarios en el otorgamiento de permisos, concesiones y revalidaciones.*
- *Elaborar estudios para el establecimiento de nuevas rutas de vehículos de autotransporte de pasajeros y de carga, que cumplan con las necesidades de la ciudadanía.*
- *Elaborar estudios para la autorización y establecimiento de sitios de carga y sitios de autotransporte de pasajeros sin itinerario fijo, de acuerdo a las solicitudes recibidas.*
- *Elaborar estudios para verificar si procede la revalidación de permiso o concesión para la prestación del servicio público del transporte.*
- *Mantener estrecha comunicación con la dirección de Control, Tránsito, para considerar los estudios de afluencia y vialidad de vehículos de autotransporte de pasajeros y de carga.*

*SUBDIRECCION DE REGISTRO Y CONTROL DE PERMISIONARIOS Y
CONCESIONARIOS.*

- *Instrumentar la formulación, ejecución y control de las autorizaciones, e identificar los problemas relativos al área proponiendo medidas correctivas.*
- *Elaborar y controlar los programas de orientación para los prestadores del servicio público, sobre los requisitos y trámites que deben realizar para su registro.*
- *Proponer los requisitos básicos que deben satisfacerlos prestadores del servicio público para su regularización.*
- *Mantener vigentes y actualizados los registros, padrones y estadísticas acerca de los servicios de transporte público.*
- *Vigilar el seguimiento de los juicios de amparo llevados en contra de actos administrativos de esta dirección.*

- *Llevar control de los registros de las sociedades cooperativas a las que se les concedió el permiso de transporte público.*

UNIDAD DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

- *Determinar el equilibrio entre la demanda y oferta del transporte de pasajeros.*
- *Operar el sistema de otorgamiento de permisos y concesiones al transporte de pasajeros.*
- *Mantener un adecuado control y registro de las rutas de transporte en el área metropolitana.*
- *Establecer mecanismos de evaluación que permitan comprobar la eficiencia respecto a la agilización de trámites.*
- *Autorizar en base a los estudios elaborados la ubicación de los sitios de transporte de carga pública que satisfagan las necesidades de la ciudadanía.*
- *Supervisar la correcta elaboración y entrega de las autorizaciones para transportación de pasajeros en el área metropolitana.*

*UNIDAD DEPARTAMENTAL DE ACTUALIZACION DE PERMISIONARIOS Y
CONCESIONARIOS.*

- *Regularizar todo lo relativo a la gestión de los derechos de las concesiones otorgadas por el Departamento del Distrito Federal, a través de la Dirección General de Autotransporte Urbano.*
- *Controlar las sustituciones de vehículos de servicio público.*
- *Mantener actualizado en padrón vehicular del servicio público.*

*DIRECCION DE MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE
PUBLICO.*

- *Proponer al Director General de Servicios de Autotransporte urbano una inspección electromecánica de los vehículos.*
- *Coordinar las actividades de verificación y evaluación de la prestación de los servicios público de autotransporte , para que éstos proporcionen conforme a las normas , reglamentos y lineamientos establecidos.*
- *Fijar las acciones normativas y operativas para instaurar programas de revistas periódicas y verificar el estado de conservación de los vehículos destinados al servicio público y particular.*

- *Coordinar y supervisar la aplicación de las disposiciones legales de inspección de vehículos de servicio público de autotransporte. Establecer y controlar el sistema de inspección electromecánico a los vehículos particulares y de servicio público.*
- *Establecer el sistema de supervisión y seguimiento de la calidad de los servicios públicos.*
- *Realizar estudios sobre la demanda, ubicación y tarifas de los servicios de autotransporte público.*
- *Establecer un marco normativo bajo el cual se regirá la prestación de los servicios públicos.*
- *Establecer los mecanismos de coordinación con otras dependencias del sector encargados de la regularización del servicio de autotransporte .*

UNIDAD DEPARTAMENTAL DE NORMAS Y TARIFAS.

- *Establecer las normas para detectar vehículos que prestan servicio público de autotransporte en forma irregular.*

- *Participar y realizar estudios relativos a la fijación de tarifas, para los servicios de autotransporte público.*
- *Establecer normas y modalidades para la prestación de los servicios públicos de autotransporte.*
- *Analizar las leyes y reglamentos que sustentan el servicios público de transporte de pasajeros y de carga para que, de esta manera se permita reformar las modalidades establecidas.*

Las funciones o asuntos que debe atender el Departamento del Distrito Federal se encuentran expresamente señalados en el artículo 44 de la propia Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

C) LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.

Todas las entidades de la república deben de contar con una ley que avale su administración, y para tal efecto el Distrito Federal cuenta con la Ley de la administración Pública del Distrito Federal, de la cual se mencionarán algunos

artículos que se consideran importantes para el tratamiento del tema de transporte público concesionado en el Distrito Federal.

ARTÍCULO 4 .- El jefe del Distrito Federal será el titular de la administración pública del Distrito Federal . A él le corresponde originalmente todas las facultades establecidas en esta ley , pudiendo delegar su facultades a los servidores públicos subalternos mediante acuerdos que se publicarán en el Diario Oficial de la Federación y la Gaceta Oficial del Distrito Federal , excepto aquéllas que por disposición legal no sean delegables.

El Jefe del Distrito Federal contará con las unidades de asesoría , de apoyo técnico , jurídico , de coordinación y de planeación del desarrollo que determine , de acuerdo con el presupuesto asignado a la jefatura.

ARTICULO 10.- El Jefe del Distrito Federal será el titular de la Administración Pública del Distrito Federal ; será nombrado y ejercerá sus funciones conforme a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos , el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal , la presente ley y otros ordenamientos legales y reglamentarios .

La Administración Pública del Distrito Federal tendrá a su cargo los servicios públicos que la ley establezca. La prestación de éstos podrá concesionarse , en caso de que así lo requiera el interés general y la naturaleza del servicio lo permita , a quienes reúnan los requisitos que establezcan las leyes.

Para los efectos de ésta ley , se entiende por servicio publico la actividad organizada que se realice conforme a las leyes vigentes en el Distrito Federal , con el fin de satisfacer en forma continua , uniforme , regular y permanente , necesidades de carácter colectivo.

Una vez más, podemos corroborar que la autoridad, al concesionar los servicios públicos que ella misma no puede prestar , no esta contraviniendo ninguna norma jurídica sino que por el contrario, está realizando lo que las leyes la facultan a realizar , conforme está estipulado.

Como ya hemos visto en líneas anteriores, el Jefe del Departamento del Distrito Federal puede delegar funciones a otros servidores públicos , en el caso del transporte dichas funciones le son delegadas a la Secretaría de Transporte y Vialidad. En el artículo 27 de la ley que tratamos se mencionan las atribuciones que tiene dicha dependencia.

ARTICULO 27.- A la Secretaria de Transportes y Vialidad corresponde primordialmente , el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte ; control del autotransporte urbano , operación y control de las vialidades ; y semaforización . Especificamente cuenta con las siguientes atribuciones:

- I. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo del transporte de acuerdo a las necesidades del Distrito Federal.
- II. Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.
- III. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos , a fin de lograr una mejor utilización de la vías y de los medios de transporte correspondientes , que conduzcan a la más eficaz protección de la vida , y a la seguridad , comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga ;
- IV. Llevar a cabo los estudios para determinar con base en ellos , las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano , con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial ;
- V. Establecer con base en los estudios pertinentes la localización , normas y tarifas que deberán aplicarse para la ubicación , la construcción y el funcionamiento de los estacionamientos públicos .
- VI. Estudiar las tarifas para los autobuses del servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano , de carga y taxis , así como proponer al Jefe del Distrito Federal las modificaciones pertinentes ;

- VII. Autorizar los cambios de unidades y fijar frecuencias y horarios de la unidades de transporte de carga y pasajeros , revisar y opinar sobre nuevos tipos y características de los mismos ;*
- VIII. Establecer las normas para la determinación de sitios de transporte público de carga , taxis y autobuses para autorizar las concesiones correspondientes ;*
- IX. Determinar las rutas de penetración de vehículos de servicio público de pasajeros suburbano y foráneo , precisar las rutas de penetración o de paso así como los itinerarios para los vehículos de carga , otorgando las autorizaciones correspondientes ;*
- X. Representar al Jefe del Distrito Federal , ante las autoridades , comisiones , comités , grupos de trabajo y demás organismos que se ocupen del problema del transporte urbano de pasajeros y de carga ;*
- XI. Ejercer las atribuciones de vigilancia e inspección sobre la observancia de las tarifas en los estacionamientos públicos , así como aplicar las sanciones respectivas que se establecen en los ordenamientos correspondientes ;*

XII. Expedir la documentación para que los vehículos y sus conductores circulen , conforme a las leyes y reglamentos vigentes ;

XIII. Fijar las medidas conducentes y autorizar , cuando procedan , las condiciones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga , transporte escolar , colectivo de empresas , así como de las terminales , talleres , sitios y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios ;

XIV. Realizar estudios sobre la forma de optimizar el uso del equipo del transporte colectivo del sector , y con base en ellos , dictar y supervisar el cumplimiento de las normas que conduzcan a su mejor aprovechamiento ;

XV. Elaborar los proyectos y programas e construcción de las obras de ampliación del sistema de transporte colectivo ;

XVI. Estudiar y dictaminar sobre las alternativas en la selección del equipamiento que deben adquirir las áreas dedicadas al servicio de transporte en el sector ;

XVII. Apoyar al Jefe del Distrito Federal en la promoción , conducción , coordinación , vigilancia y evaluación del desarrollo de las entidades agrupadas en el subsector correspondiente , en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo , el Programa Sectorial y los demás programas aplicables ;

XVIII. Proponer al Jefe del Distrito Federal las normas , políticas y medidas correspondientes , para apoyar el desarrollo de las entidades paraestatales cuya coordinación le sea encomendada ;

XIX. Participar en la elaboración de los programas institucionales de las entidades paraestatales cuya coordinación le corresponda realizar , así como analizar , dictaminar y promover los ajustes que se requieran , en los ámbitos normativos , operativos y presupuestales ;

XX. Emitir las políticas y normas de operación de los paraderos al servicio público de transporte de pasajeros ;

XXI. Dirigir , realizar y controlar las acciones operativas encaminadas a la conservación , mantenimiento y funcionamiento de la red de semáforos , y determinar

las normas aplicables al señalamiento horizontal y vertical del tránsito y vigilar su correcta aplicación ;

XXII. Determinar las acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a la materia de ingeniería de tránsito ;

XXIII. Derogada ;

XXIV. Derogada ;

XXV. Derogada ;

XXVI. Coordinar las actividades en materia de vialidad y transporte con las autoridades federales , estatales y municipales , así como con las entidades paraestatales cuya competencia y objeto se relacione en estas materia ;

XXVII. Participar en los términos que señala el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y el Jefe del Distrito Federal en la planeación y ejecución de acciones

coordinadas con la Federación , Estados y Municipios en las zonas conurbadas limítrofes en materia de transporte y vialidad , y

XXVIII. Las demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos.

D) LEY DEL TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL.

Esta Ley constituye la base del tema que tratamos en este trabajo de investigación , ya que será la que nos determine, como es que van a tener que actuar todas las partes que intervienen en el Transporte público, es decir, tanto autoridades , concesionarios y usuarios y a que tipo de sanciones podrán hacerse acreedores en caso de que lleguen a infringir alguno de los preceptos que dicha Ley dispone ; aunque únicamente establece sanciones para el usuario y concesionario y en ningún momento habla de aplicar algún castigo o sanción a la autoridad.

Como la Ley del Transporte del Distrito Federal es de orden común, sólo podrá tener aplicabilidad en una entidad de la República Mexicana , y como este caso el órgano encargado de legislar sobre dicha Ley fue la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, entonces por tal motivo, la Ley antes mencionada solo podrá tener vigor y podrá ser aplicada a un ámbito local que en éste caso será el Distrito Federa{

La Ley del Transporte del Distrito Federal tiene como objetivos primordiales, controlar, asegurar, y vigilar todo lo relacionado al transporte público tanto de carga como de pasajeros en la entidad, pero a nosotros el que realmente nos interesa es el de pasajeros y por tal motivo ahondaremos más en ese tema.

Se nos hace mención que la autoridad competente para la prestación del servicio público de transporte en esta entidad en una primera instancia corresponde a la administración del Distrito Federal, ya sea por sí o a través de otros organismos a los cuales les va a delegar la función. El Departamento del Distrito Federal delegará dicha función a la Secretaría de Transporte y Vialidad, más sin embargo resultaría verdaderamente imposible que los mencionados organismos pudieran llevar a cabo la prestación del servicio público de transporte, toda vez, que esto resultaría imposible ya que como hemos visto es tal la demanda de la ciudadanía por ese servicio, que los medios de transporte gubernamentales han sido insuficientes, es por este motivo, que surge como un apoyo la prestación del servicio público de transporte pero esta vez a través de concesiones.

La Secretaría de Transporte y Vialidad tiene diversas atribuciones entre las cuales podemos encontrar las siguientes:

1.-Organizar, vigilar e inspeccionar la prestación del servicio público de transporte, así como autorizar las modificaciones de las condiciones bajo las cuales se presta.

- 2.- *Otorgar las concesiones o permisos que prevean los ordenamientos legales y las disposiciones en materia de transporte público en cada una de sus modalidades.*
- 3.- *Otorgar autorizaciones temporales para la prestación de servicio de servicio de transporte , a personas físicas o morales no concesionarios en el caso de suspensión total o parcial del servicio que por causa de contingencia se requiera.*
- 4.- *Instrumentar la medidas encaminadas al establecimiento de nuevas formas de transporte y el mejoramiento de las ya existentes.*
- 5.- *Dictar acuerdos necesarios para la conservación y renovación del parque vehicular del concesionario y permisionario.*
- 6.- *Autorizar el establecimiento de nuevos sistemas y rutas de transporte en el Distrito Federal , así como las modificaciones de los recorridos y rutas ya existentes.*
- 7.- *Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la Ley del Transporte del Distrito Federal.*
- 8.- *Las demás que le otorgue el Jefe del Departamento del Distrito Federal.*

Las atribuciones mencionadas con antelación , son de las más importantes que tiene la Secretaría citada en cuanto a transporte público se refiere.

En otro capítulo de la Ley del Transporte se trata el tema de los usuarios , los cuales van a tener derecho a que les se a prestado el servicio de la mejor manera que este sea posible , con esto queremos decir que como lo menciona la ley, debe ser en forma regular, continua y permanente, lo anterior aunado a que debe de prestarse con las mejores condiciones de seguridad e higiene.

El concesionario o la administración cualquiera que preste es servicio , estará obligado a hacerlo en las condiciones que anteriormente ya se establecieron , previo pago de una cuota , que en este supuesto , será la tarifa en vigor la cual debe de estar previamente autorizada por la autoridad competente , además de ser publicada en el Diario Oficial de la Federación y debe darse a conocer a los usuarios.

Pero también existen algunas excepciones en las cuales el prestador del servicio podrá negarse a otorgar dicho servicio . un ejemplo de ello es, cuando el usuario pretenda ascender a la unidad en estado de ebriedad o habiendo ingerido cualquier tipo de enervante , otra situación que puede presentarse es que el usuario estando abordo de la unidad vaya molestando a los demás usuarios y por último que pretenda que se le preste el servicio contraviniendo las disposiciones aplicables en la materia.

Lo expresado en líneas anteriores lo encontramos fundamentado en el artículo 11 de la Ley a la que estamos haciendo alusión.

En el caso de que no se cumplan las disposiciones de la Ley del Transporte Público del Distrito Federal , los usuarios tendrán derecho a realizar cualquier tipo de denuncias , de todas y cada una de las irregularidades que se presenten cuando éste haga uso del servicio. Estas denuncias las puede realizar ante la propia Secretaría de Transporte y Vialidad que será la autoridad competente para recibir esta clase de denuncias o quejas.

Como dicha Secretaría también tiene órganos que dependen directamente de ella, entonces en el caso de quejas y denuncias, es la Dirección General de Autotransporte Urbano la que en forma directa recibe todas las quejas y denuncias realizadas por los usuarios, además de que será la encargada de aplicar las sanciones que le correspondan a cada una de ellas. Pero en dicha dependencia como en la mayoría de las dependencias gubernamentales existen una serie de anomalías es por eso que nos preguntamos si servirá de algo que se sigan haciendo este tipo de denuncias si nunca son castigadas o si lo son los castigos no son lo suficientemente eficaces para quienes están infringiendo una norma, tan es así que a los operarios no les importa en lo mas mínimo que se presenten quejas ante dicha autoridad.

Las personas responsables de vigilar que los concesionarios u operarios de las unidades no infrinjan la Ley del Transporte ni ninguna otra disposición legal en materia

de transporte , son los llamados Inspectores de Servicios Públicos , los cuales hemos visto que en la mayoría de las ocasiones no cumplen con lo establecido , esto se debe a la situación que atraviesa el país es crítica, hablando en materia económica , y hay demasiada corrupción en todos los ámbitos , y una vez más lo podemos ver en esta materia , quizá los mencionados inspectores lo hagan por obtener un ingreso más de lo que es su sueldo base y si los operarios o concesionarios infringen una norma, cualquiera que está sea se les pide una cantidad de dinero y el asunto esta olvidado.

Hay otra situación , para denunciar a los operadores o concesionarios en el caso de que los Inspectores de Servicios Públicos no hagan el menor caso para ello, en el interior de la unidad deben de tener de manera obligatoria , número telefónicos a los cuales los usuarios se podrán dirigir para efectos de denunciar las anomalías que se presenten.

SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE.

Es ilógico pensar que una Ciudad como la nuestra que va creciendo en cuanto a número de habitantes , el transporte pueda ser como en años anteriores , es por ello que la Ley del Transporte del Distrito Federal nos va a determinar como va a tener que ser el Servicio de Transporte, el que deberá ajustarse al Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, el objeto de lo que se menciona en líneas anteriores , es que el transporte pueda satisfacer las necesidades de la población , es decir , de los usuarios y esto lo conseguirá adecuando tarifas , rutas urbanas , y metropolitanas ,

tendiendo de manera primordial las zonas del Distrito Federal que se encuentran mal comunicadas.

El servicio público de transporte también debe sujetarse a lo manuales y normas técnicas que se establezcan en la materia, en cuanto a diseño , comodidad , seguridad , así como las condiciones de operación , cantidad y tipo de unidades que deberán circular en cada punto estratégico d la Ciudad .

Los prestadores de servicio de transporte , deben cumplir con las especificaciones sobre antigüedad , técnicas , ecológicas , físicas , antropométricas , de seguridad , capacidad y especiales para usuarios con discapacidad , mujeres embarazadas y ancianos.

Como se puede observar que si bien es cierto , que existen reglamentos y leyes que nos van a determinar específicamente como es que se debe prestar el servicio de transporte de pasajeros , también lo es , que en la práctica no se cumple con lo que nos dicen las leyes y reglamentos aludidos.

Es común ver a unidades que se encuentran en malas condicione , tanto mecánicas , materiales , y de higiene , hemos observado que existen unidades circulando por el Distrito Federal y que son demasiados antiguas , es decir , que su vida útil ya termino desde hace tiempo y que los concesionarios las siguen explotando pero sin llegar a considerar que esto representa un peligro tanto para usuarios como para peatones y

automovilistas ; hablamos de peligro por que no es lo mismo una unidad que todavía se encuentra dentro del tiempo de vida útil que se les da a este tipo de vehículos a una que ya lo ha sobrepasado , porque esta última no responde de igual manera , es decir, no se encuentra en las mismas condiciones de seguridad que al principio.

DE LAS CONCESIONES.

La Administración Pública del Distrito Federal, con el fin de poder lograr realizar la prestación del servicio público de transporte , se vio en la necesidad de otorgar concesiones ; ella misma es la que esta obligada a realizar todos los estudios, ya sea de tipo técnico o de otra índole para determinar si procederá o no el otorgamiento de concesiones , de tal manera que el particular no tendrá derecho a exigir al la autoridad que se le otorgue una concesión si no cumple con los requisitos que se establecen en las leyes relacionadas a la materia.

ARTICULO 35.- Las concesiones `podrán ser otorgadas mediante solicitud o a través de concurso público, de acuerdo a los procedimientos que se establezcan en las disposiciones legales aplicables.

ARTICULO 36.- La Secretaría otorgará concesiones previa declaratoria de necesidad , la que deberá contener:

- I.- Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento;*
- II.- La modalidad y número de concesiones a expedir;*
- III.- El tipo de vehículos que se requiera;*
- IV.- Las condiciones generales de operación del servicio; y*
- IV.- Las demás que señalen otras disposiciones aplicables.*

ARTICULO 37.- El interesado en obtener la concesión para la prestación del Servicio Público de Transporte en el Distrito Federal , además de cumplir con los requisitos de la convocatoria , y formular la solicitud a la Secretaría , deberá satisfacer los siguientes requisitos:

- I.- Ser de nacionalidad mexicana;*
- II.- Tratándose de personas morales , acreditar su existencia legal de conformidad con las leyes aplicables;*
- III.- Presentar , en caso de las personas morales , sus estatutos , los cuales deberán contener cláusula de exclusión de extranjeros en los términos de la Ley de Inversiones Extranjeras ;*

- IV.- Indicar en forma general , los elementos financieros , económicos , y técnicos de que se dispone para prestar el servicio;*
- V.- Declaración , apoyada en documentos que así lo acrediten fehacientemente , que está en condiciones técnicas , económicas , financieras para cumplir con las obligaciones provenientes de la concesión que solicita;*
- VI.- Memoria que ponga de manifiesto la forma en que interesado proyecta llevar a cabo la prestación del servicio público con motivo de la concesión solicitada , acompañado en los casos de establecimiento de nuevos sistemas o de rutas , los planos detallando especificaciones relativas al sistema a utilizarse , itinerarios a seguir y equipo que pretende utilizar ; y*
- VII.- Presentar , en su caso , el contrato , colectivo de trabajo.*

ARTICULO 38.- Ninguna persona física podrá tener concesión que ampare a más de cinco unidades , tratándose de transporte público de pasajeros individual y de carga.

ARTICULO 39.- La concesión que se otorga a personas morales será única y podrá amparar los vehículos que sean necesarios para la adecuada explotación

del Servicio Público de Transporte , sujetándose a la declaratoria de necesidad que expida la Secretaría de acuerdo con la naturaleza del servicio.

ARTICULO 40.- En el registro público de Transporte , se inscribirán los actos relativos al otorgamiento , cesión , modificación , suspensión y terminación de la concesiones y permisos otorgados a particulares , así como de los que lleven a cabo el organismos descentralizados o empresas de participación estatal vinculados con la prestación del servicio público de transporte.

DURACION DE LAS CONCESIONES.

En el capítulo anterior tratamos el tema del plazo en las concesiones , pero lo hicimos de manera genérica , en este capítulo ahondaremos en el tiempo que dura la concesión pero únicamente del transporte público en el Distrito Federal.

Se nos establece , en la Ley de la Materia que tratamos , que corresponde a la Secretaría de Transporte y Vialidad determinar el tiempo que va a durar la concesión de transporte que deberá ser el suficiente para amortizar el importe de la inversión , con lo cual se quiere decir , que debe ser el tiempo necesario para que el concesionario recupere la inversión que este ha hecho ; sin que de ninguna manera pueda ser mayor de veinte años , sólo existe una excepción y se podrá exceder de este plazo en el caso de

que por el monto de la inversión que realizó el concesionario en equipo y demás materiales necesarios , este tiempo haya sido insuficiente para garantizar la recuperación de el capital invertido.

Cuando el concesionario quiera hacer efectiva una prórroga deberá demostrar a la Secretaría de Transporte y Vialidad lo siguiente:

1.- Que a la fecha de término de la concesión , no ha amortizado lo invertido originalmente o ya sea de inversiones realizadas con posterioridad al otorgamiento de la concesión , ya sea para el mantenimiento de la unidades o adquisición de material necesario para la prestación del servicio.

2.- Deberá de solicitar dicha prórroga con seis meses de anticipación a la expiración del plazo convenido.

3.- Demostrar que cumple con los requisitos establecidos en titulo de concesiones .

4.- Que de acuerdo a estudios realizados por la Secretaria, y está considere adecuado que siga con la concesión.

TRANSMISION DE LAS CONCESIONES.

Ya hemos hablado de la transmisión de las concesiones como derecho de los concesionarios y mencionábamos que son derechos personales y que en este caso el título de concesión de transporte tiene derechos personales frente a la Secretaría , sin perjuicio de los derechos de terceros , por esta razón el concesionario no podrá ceder , o transmitir por ningún título la concesión a terceros salvo que la Secretaría autorice dicha transmisión , ya que sin este requisito la transmisión no podrá surtir efecto alguno.

Esto es lo que se ha hecho durante los últimos diez años , ya que a través de información obtenida en la propia Secretaria desde ese tiempo no existe el otorgamiento de concesiones de manera directa , lo que se realiza o lo que se viene estilando de ese tiempo a la actualidad es que cuando un particular quiere adquirir una concesión es determinar si existe otro que quiera otorgar una transmisión , es decir , se hace una cesión de particular a particular. Quien originalmente cuenta con la concesión va a ceder todos los derechos de ésta al particular que pretende obtener la , y la autoridad sólo va a intervenir en este supuesto para revestir de formalidad dicho acto realizado entre particulares , por que de otra manera dicha transmisión no tendrá ningún efecto jurídico y por lo tanto no sería válida.

Al ceder el particular la concesión se deslinda de todo tipo de obligaciones y derechos derivados de la concesión y el otro particular que intervino en la concesión los adquiere con todas las consecuencias que esta pueda ocasionarle.

Una vez que la Secretaría autorice la cesión o transmisión, podrá hacer todas las modificaciones que ésta juzgue pertinentes , para una mejor prestación del servicio sin que el concesionario pueda alegar que la concesión no estaba con las modificaciones hechas por la Secretaría al momento de la adquisición de la misma.

OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS.

Existen artículos en la Ley que estamos tratando, que nos determinan de manera concreta cuales son las obligaciones de los concesionarios , a continuación haremos mención de ellos.

ARTICULO 45.- Son obligaciones de los concesionarios:

- I.- Prestar el servicio público en los términos de la concesión otorgada , de manera continua , regular , uniforme , obligatoria y permanente;*
- II.- No interrumpirla prestación del servicio , salvo por causas establecidas establecidas en el artículo 47 de ésta ley;*
- III.- Cumplir con todas las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables a la prestación del Servicio Público de Transporte;*

IV.- Construir , ampliar o adecuar , con sus propios recursos , instalaciones tales como terminales , talleres , almacenes , oficinas , bodegas , y en general cualquier servicio conexo que fuere necesario para la debida prestación del servicio público , previo cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables;

V.- Proporcionar a la autoridad , cuando así lo exija , todos los informes , datos y documentos que se requieran para conocer y evaluar la forma de prestación de dichos servicios. Para tal efecto , están obligados a proporcionar a los inspectores de la Secretaría debidamente acreditados , todos los informes y datos que sean necesarios para el cumplimiento de su cometido , así como darles acceso a sus oficinas , almacenes , bodegas , talleres y demás instalaciones, propiedad o en posesión del concesionario;

VI- Prestar el Servicio Público de Transporte de manera gratuita , cuando por causas de fuerza mayor , de desastre o de seguridad pública así se requiera , previo acuerdo de la Secretaría con el Jefe del Distrito Federal , siempre y cuando tenga el carácter de temporal y se aplique en las zonas que así lo necesiten ;

VII.- Proporcionar capacitación continua sus trabajadores con el fin de garantizar la calidad en el servicio , en los términos de la ley de la materia ; y

VIII.- En general , cumplir con las disposiciones de esta ley y su reglamento , el título de concesión y demás ordenamientos aplicables.

ARTICULO 46.- Es incompatible cualquier cargo oficial que tenga relación del Servicio Público de Transporte , con cualquier empleo remunerado por los concesionarios de dichos servicios. Los funcionarios y empleados , que dentro de su esfera de competencia , tuvieren a su cargo el cumplimiento de esta ley , no podrán a título personal ni por interpósita persona , celebrar ningún contrato con los citados concesionarios , ni recibir de ellos sueldo, emolumentos , gratificaciones o pagos de cualquier genero , en virtud de los cuales queden colocados bajo su dependencia económica.

CAUSAS DE EXTINCION DE LAS CONCESIONES.

En el artículo 49 de la Ley del Transporte del Distrito Federal , se nos enumeran las causas de extinción de las concesiones.

ARTICULO 49.- Son causas de extinción de las concesiones:

I.- Expiración del plazo o de la prórroga que se hubiere otorgado ;

II.- Caducidad ;

III.- Revocación ;

IV.- Renuncia del titular de la concesión ;

V.- Desaparición del objeto o finalidad de la concesión ;

VI.- Quiebra ;

VII.- Liquidación ;

VIII.- Derogada D.O.F. ;

IX.- Las demás contenidas en otros ordenamientos jurídicos aplicables en el título de concesión.

En la fracción octava que ha sido derogada recientemente se hacia mención de la muerte del concesionario , situación que realmente era sólo teoría , con esto se quiere

decir , que en este momento en la práctica no se termina la concesión , porque dicha concesión pasa a manos de sus deudos ya sean estos sus descendientes o el cónyuge supérstite , pero para que esto pueda llevarse a cabo , las personas mencionadas con anterioridad deberán acudir ante la Secretaría de Transporte y Vialidad , llevando consigo sus respectivas actas de matrimonio, nacimiento y defunción, con esto se determina si efectivamente son sus herederos legítimos y que son las personas adecuadas para seguir llevando a cabo la concesión durante el tiempo que se había pactado originalmente.

Con lo ya mencionado , se puede determinar que , que la concesión únicamente se extingua por lo menos para la persona que falleció , pero el título de concesión continúa y podrá seguir siendo explotado por los herederos del concesionario original y ahora los titulares de ésta serán los propios herederos.

ARTICULO 50.- Son causas de caducidad de las concesiones:

1.- No iniciar la prestación del servicio dentro del plazo señalado para tal efecto por la concesión , salvo el caso de fuerza mayor o de que a falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables ajenos a la voluntad del concesionario ; y

II.- Suspender la prestación del servicio por causas imputables al concesionario durante un plazo mayor de treinta días.

ARTICULO 52.- Son causas de revocación :

I.- Ceder , hipotecar , enajenar , o de cualquier manera gravar la concesión o alguno de los derechos en ella establecidos , o bienes afectos al servicio de que se trate , sin la previa autorización por escrito de la Secretaría;

II.- Modificar o alterar las tarifas , horarios , itinerario , rutas , recorridos y demás condiciones de prestación del servicio , sin la previa autorización de la Secretaría ;

III.- Dejar de prestar sin causa justificada en los términos de ésta ley , el servicio a cualquier usuario que los solicite ;

IV.- Si la garantía otorgada por el concesionario , en los casos en que así lo haya exigido la autoridad para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión , deje de ser satisfactoria ;

V.- No acatar las disposiciones de la Secretaría relativas a aumento de capacidad , modificaciones de ruta , especificaciones , sistemas de

operación y demás condiciones y modalidades impuestas por la Secretaría conforme a esta ley y su reglamento para la prestación del Servicio Público de Transporte ;

VI.- Incumplimiento de las obligaciones administrativas , técnicas , de operación y de financiamiento de la prestación del servicio;

VII.- No cubrir los derechos por refrendos anuales de vigencia de la concesión así como los correspondientes conforme a la ley de la materia ;

VIII.- No cubrir la indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

IX.- Si lo vehículos o las personas destinados directamente a la prestación de los servicios no cumplen con las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables;

X.- Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones en esta ley , sus reglamentos y en el titulo de concesión.

Existe un procedimiento para la extinción de una concesión sea cual fuere la causa que diera origen a ello , y tal procedimiento lo vamos a encontrar especificado en artículo 53 de la multicitada ley.

ARTICULO 53.- La extinción de una concesión por cualquiera de las causas de caducidad o de revocación que se enumeran en los artículos 50 y 52 de esta ley , será declarada administrativamente por el Jefe del Distrito Federal de acuerdo con el siguiente procedimiento :

La Secretaría hará saber al concesionario los motivos de caducidad o revocación , en su caso , en que haya incurrido y le señalará un plazo de 15 días para que presente pruebas y defensas.

Presentadas las pruebas y defensas , la Secretaría acordará dentro de los tres días hábiles siguientes sobre la admisión de las mismas , señalando día y hora para la celebración de la audiencia de desahogo de pruebas y alegatos , misma que deberá verificarse dentro de los siete días hábiles siguientes a que se notifique la admisión de pruebas.

La audiencia tendrá por objeto el desahogo de las pruebas ofrecidas , así como la recepción de los alegatos que formulen los interesados por sí o por medio de sus representantes . Concluida la audiencia , comparezcan o no los interesados , la autoridad emitirá la resolución debidamente fundada y motivada dentro del plazo de diez días hábiles .

En el caso de que se declare caduca o revocada la concesión en los términos de éste artículos , o bien cuando haya expirado el plazo de la misma , el concesionario no tendrá derecho a ninguna compensación o indemnización por tales motivos.

ARTICULO 54.- Las concesiones pueden revocarse unilateral y anticipadamente por el Jefe del Distrito Federal por razones de interés público , sin que exista motivo de caducidad o revocación , debiendo fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario , así como en una distintiva valorización de las mismas circunstancias de hecho que den origen al acto , o de interés público que se afecta. En consecuencia , el acto de revocación debe estar debidamente fundado y motivado , no debiendo ser intempestivo ni arbitrario y debe darse en todos los casos un plazo prudente a los concesionarios para el cumplimiento del acto de revocación.

Dictada la revocación por la autoridad competente , ésta debe ser notificada personalmente al concesionario . Practicada la notificación , la autoridad asumirá en forma directa la prestación del servicio público y pagará al concesionario la indemnización que le corresponda.

En la declaratoria de revocación se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario , misma que será fijada por peritos pero en ningún caso podrá tomarse como base para la indemnización el valor intrínseco de los bienes concesionados.

Si el afectado estuviere conforme con el monto de la indemnización , la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo. Si no estuviere conforme , el importe de la indemnización se determinará por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal , a petición del interesado quien deberá formularla dentro del plazo de 15 días , contados a partir de la fecha en que se le notifique la resolución que determina el monto de la indemnización.

La autoridad otorgará un plazo prudente al concesionario para el cumplimiento del acto de revocación.

LAS TARIFAS.

Las tarifas que deberán cobrar los concesionarios por la prestación del servicio las establecerá el Jefe del Departamento del Distrito Federal y deberán ser publicada en la Gaceta del propio Departamento , además de que los concesionarios deberán portarlas en lugar visible para los usuarios en el interior de las unidades , pero que es lo que pasa

en la realidad existen muchos concesionarios que no cumplen con este requisito , es decir , no traen la tarifa y si la traen no está en lugar visible.

En otro aspecto, cuando se busca modificar la tarifa , tanto el concesionario como la Secretaría deben de tomar en cuenta varios aspectos como lo son : estudios técnicos , tipo de servicio , el precio del energético de que se trate , el precio del vehículo y el salario mínimo vigente en el lugar en donde se pretende hacer dicha modificación.

Lo expresado en líneas anteriores resulta irrisorio , manifestamos esto por que en las dos ultimas alzas a la tarifa en el Distrito Federal , se tomaron en cuenta sólo los elementos que le convinieron al concesionario , pero en ningún momento se tomó en cuenta el salario mínimo en vigor en el Distrito Federal , en esas ocasiones las tarifas dieron un giro exorbitante , tanto que en la primera ocasión que se elevaron fue al doble algo francamente gravoso para los usuarios.

Si bien es cierto , que tanto refacciones como combustible para la unidades se elevaron considerablemente debido a la crisis que azotó al país , también lo es que el poder adquisitivo de los mexicanos era y sigue siendo demasiado bajo ; la ciudadanía toleró en una primera instancia el alza de tarifas y los concesionarios se habian obligado a mejorar las condiciones de sus unidades y a la prestación de un mejor servicio y a respetar los descuentos que la propia autoridad ha establecido cosa que hasta la fecha han incumplido.

E) OTRAS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES A LA MATERIA.

REGLAMENTO INTERIOR DE LA ADMINISTRACION PUBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.

En el presente reglamento podemos encontrar disposiciones que tendrán que ser observadas más que por el concesionario , por la propia autoridad , esto es , por los órganos de tipo administrativo a los cuales les ha sido delegado y encomendado lo relacionado con el transporte público, tanto de pasajeros como de carga en el Distrito Federal ; dichos órganos son la Dirección General de Normatividad y Evaluación de Transporte y Vialidad y el otro es la Dirección General de Servicios al Transporte , enseguida mencionaremos cuales son sus funciones según el reglamento antes citado.

ARTICULO 59.- Corresponde a la Dirección General de Normatividad y Evaluación del Transporte y Vialidad :

- I. Evaluar el cumplimiento de las políticas y programas para el desarrollo del transporte;*
- II. Definir las normas para la localización de sitios de transporte público ;*

- III. Establecer las medidas técnicas y operacionales de todos los medios de transporte urbano para que se complementen entre si y con las obras de infraestructura vial ;*
- IV. Establecer las normas y tarifas para el funcionamiento de los estacionamientos públicos ;*
- V. Actualizar las tarifas para autobuses del servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano , de carga y taxis , así como proponer las modificaciones pertinentes ;*
- VI. Vigilar e inspeccionar la observancia de las tarifas de los estacionamientos públicos , así como aplicar las sanciones que se establecen en los ordenamientos correspondientes ;*
- VII. Dictar normas y evaluar su cumplimiento sobre el uso del equipo de transporte colectivo del sector ;*
- VIII. Evaluar los diferentes modos de transporte , tanto estatales como privados ;*
- IX. Atender las demandas ciudadanas respecto a la calidad del servicio de transporte y de vialidad ;*

X. Diseñar y coordinar el uso de instrumentos de peaje multimodales , y

XI. Regular la publicidad en el tránsito público.

ARTICULO 60.- Corresponde a la Dirección de General de Servicios al Transporte:

I. Otorgar y cancelar las autorizaciones para el funcionamiento de sitios y terminales de servicio público , tanto de pasajeros como de carga ;

II. Implementar sistemas de control de los sitios y bases de transporte de carga y pasajeros ;

III. Autorizar las rutas de penetración urbana y suburbana de los servicios de autotransporte de pasajeros y de carga fijando la frecuencia y los honorarios de los mismos ;

IV. Expedir placas , tarjetas de circulación , licencias para conducir y toda aquella documentación necesaria para que los vehículos públicos y privados , y los conductores de los mismos , circulen conforme a las normas señaladas en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal ;

V.- *Coordinar y solicitar información a las áreas respectivas sobre la expedición de servicios y licencias de manejo , placas , duplicados , reposición de tarjetas de circulación y calcomanías :*

VI.- *Expedir y cancelar las autorizaciones para el funcionamiento de sitios y bases de transporte de pasajeros y de carga ;*

VII.- *Autorizar la sustitución de unidades del transporte público de pasajeros y de carga;*

VIII.- *Aplicar las normas y políticas administrativas para la operación de los paraderos;*

IX.- *Inspeccionar la prestación de servicios de autotransporte público y privado ;*

X.- *Aplicar las sanciones previstas en los Reglamentos de Transporte de Carga y Servicio Público de Pasajeros del Distrito Federal , y*

XI.- *Sistematizar y actualizar el padrón vehicular de los transportes matriculados en el Distrito Federal en sus diferentes tipos y modalidades.*

REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

Dentro del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en su capítulo octavo se habla de la prestación del Servicio Público de Pasajeros , que es el tema que nos ocupa.

En el mencionado capítulo se establece quién va a ser la autoridad competente para decidir cual será la capacidad de transportación de cada unidad prestadora del servicio público de pasajeros , es decir , cuantos de ellos deberán ser transportados en cada unidad , así como también deberá determinar horarios y tarifas.

Se nos menciona que tanto tarifas , horarios , y capacidad , deberán de ser colocadas en lugar visible en el interior de la unidad.

La mayoría de los concesionarios u operadores , en esta ocasión si cumplen con los requisitos antes mencionados , pero de manera parcial ya que como hemos observado en el interior de las unidades que prestan el servicio , si cuentan con la tarifa debidamente autorizada así como los horarios de servicio y cuanto más se incrementa a la tarifa si es nocturna , etc. , pero no cuentan con un cartel que diga que capacidad de transportación tiene ese vehículo .

Tratando el tema de la capacidad de dichas unidades , es claramente notorio que aunque estuviera , colocado un cartel en lugar visible no se cumpliría , porque siempre hemos observado, todos los habitantes de ésta Ciudad, como los vehiculos destinados a este servicio se sobrecargan de pasaje , sobre todo en las llamadas horas "pico", operarios como usuarios somos responsables de ello , los primeros por querer ganar más dinero exponen la vida de los pasajeros ,y los segundos por la prisa que todo mundo tiene en las mañanas por llegar temprano a su lugar de labores, no toma conciencia de que esta actitud puede ser peligrosa.

En este apartado del Reglamento se nos establece que las personas que prestan el servicio público de transporte , es decir, los operadores deben portar en lugar visible dentro de la unidad su identificación , la cual tiene que acreditarlos como prestadores de éste servicio , que en este caso se trata de un tarjetón que como identificación expide el Departamento del Distrito Federal , el cual debe estar vigente , contar con fotografía del conductor , nombre completo de éste , los datos de la unidad , ruta , además de lo anterior debe de contener el teléfono en donde los usuarios puedan presentar sus quejas.

En el propio reglamento se establecen las zonas por las cuales , les será permitido al transporte concesionario circular , que serán por los carriles derechos de las vías de mayor circulación , incluso en ellos podemos observar unos anuncios los cuales dicen " solo transporte público" , sólo podrán rebasar en carril izquierdo , en el caso de que haya cualquier descompostura de tipo mecánica ó algún tipo de accidente que esté

obstaculizando dicho carril , y de igual manera sólo podrán realizar el ascenso y descenso de pasaje en dicho carril.

Todos los vehiculos que sean destinados para la prestación del servicio público de pasajeros deben contar con un seguro para el caso de accidente , lo anterior por los daños o lesiones que puedan ser ocasionados a los usuarios.

El Departamento es la autoridad competente para autorizar el establecimiento de bases , pero deberá hacer diversos estudios de la zona , esto es , en que va afectar dicha base ó en que va a beneficiar , además de que también deberá de tomar en cuenta la opinión de los vecinos de la colonia en donde se pretenda incluir una base como ésta.

Resulta poco fuera de la realidad lo establecido en el Reglamento citado , debido a que el Departamento del Distrito Federal como autoridad nunca toma en cuenta la opinión de los ciudadanos , las leyes o reglamentos que se dictan son de manera unilateral , los cuales deberán ser acatados por la ciudadanía aunque al realizarlo les cause algún perjuicio.

Los operarios o concesionarios no podrán utilizar cualquiera sitio como base o paradero , mucho menos en los lugares donde se obstaculice el tránsito ; pero esto resulta hipotético , por que en realidad vemos que esto no se cumple , este tema será tratado posteriormente , en el punto que respecta a los problemas que se han ocasionado con el transporte en nuestra Ciudad.

ARTICULO 111.- En los sitios , bases , de servicio y cierres de circuito en la vía pública , se observarán las siguientes obligaciones:

I.- Estacionarse dentro de la zona señalada al efecto;

II.- Mantener libre de obstrucciones la circulación de peatones y de vehículos;

III.- Contar con casetas de servicio;

IV.- No hacer reparaciones o lavados de vehículos;

V.- Conservar limpia el área designada para éstos y las zonas aledañas ;

VI.- Guardar la debida compostura y tratar con cortesía al usuario , transeúntes y vecinos ;

VII.- Tener solo las unidades autorizadas ;

VIII.- Respetar los horarios y tiempos de salidas asignadas ;

IX.- Dar aviso al departamento y al público en general cuando suspenda temporal o definitivamente el servicio ; y

X.- No hacer uso de bebidas alcohólicas , estupefacientes , psicotrópicos u otras sustancias tóxicas.

ARTICULO 112.- El Departamento podrá cambiar la ubicación de cualquier sitio , base de servicio y cierre de circuito , o revocar las autorizaciones otorgadas en los siguientes casos:

I.- Cuando se originen molestias al público y obstaculicen la circulación de peatones y vehículos ;

II.- Cuando el servicio no se preste en forma regular y continua ;

III.- Cuando se alteren las tarifas ;

IV.- Por causas de interés público ; y

V.- Cuando se incumplan de manera reiterada las obligaciones que marca el artículo anterior.

Las paradas que hagan los prestadores del servicio público de pasajeros , deberán tener un cobertizo , (que son los que comúnmente se conocen como parabús) , que es en el sitio en donde los operadores deben realizar el ascenso y el descenso de pasaje, pero

desgraciadamente hay muy pocos lugares del Distrito Federal que cumplen con ésta disposición.

Para que los vehículos que presten el servicio público de transporte puedan ser abastecidos de combustible , será indispensable que la unidad se encuentre sin usuarios en su interior , sin embargo vemos que es otra disposición que es letra muerta.

Existe un manual operativo para inspectores de la Dirección General de Autotransporte Urbano de la Secretaría de Protección y Vialidad.

El manual antes mencionado tiene por objeto regular la inspección y vigilancia de los servicios de transporte público concesionado , tanto de pasajeros como de carga dentro del Distrito Federal , el cual se hará por personal capacitado para ello , y para efecto de dar estricto cumplimiento a las normas establecidas en materia de transporte.

Aunque la Dirección General de Autotransporte Urbano , es la autoridad encargada de realizar la inspección del transporte público concesionado , dicha dependencia delega esta función a la Dirección de Inspección y Mejoramiento de estos Servicios.

Los inspectores de Servicios , son trabajadores del Departamento del Distrito Federal , personal que es capacitado por la Dirección General de Autotransporte Urbano , sus funciones son las de supervisar , revisar y controlar la debida y correcta aplicación del Servicio Público de Pasajeros y de carga con el fin de salvaguardar el interés público.

Los inspectores no podrán ejercer otras acciones que no estén contemplada en el manual antes mencionado , si llegan a realizar cualquier actividad que no les sea permitida , le serán aplicadas las sanciones previstas en el multicitado manual y las demás leyes aplicadas a la materia.

Si se realiza alguna función no contemplada en el manual , pero que no es de tendencia ilícita o en su caso se a de beneficio para el interés público , debe estar reforzada por escrito , es decir , debe estar autorizada por el Director General de Autotransporte Urbano o por el Director de Inspección y Mejoramiento del Servicio.

En el capitulo segundo de este manual el artículo séptimo determina cuales son los requisitos para poder ser inspector.

ARTICULO 7.- Los inspectores de servicio público de transporte que acredite el Director de Inspección y Mejoramiento de los Servicios deberá reunir previamente los siguientes requisitos:

- a) Ser ciudadano mexicano en pleno goce de sus derechos como tal ;*

- b) Gozar de buena salud física y mental ;*

- c) *Haber completado los estudios de secundaria , al menos ;*
- d) *Poseer conocimientos suficientes ;*
- e) *Demostrar , en un examen aplicado por el Director de Inspección y Mejoramiento de los Servicios características en su personalidad , de apego a la legalidad , honradez , lealtad , imparcialidad , disciplina , cuidado de su imagen personal , discreción , vocación de servicio , eficiencia responsabilidad en sus labores ; así como conocimientos elementales de mecánica automotriz , y de trazado urbano y la vialidad de la Ciudad de México ; y .*
- f) *No encontrarse cumpliendo comisión , empleo o contrato alguno con concesionarios y/o permisionarios de transporte público ; no recibir de su parte pagos de cualquier especie que le genere compromiso de ningún tipo ; no poseer permiso o concesión alguna del Departamento del Distrito Federal para la prestación del servicio público de transporte de carga o pasajeros.*

ORGANIZACION DE LA INSPECCION.

Para realizar la organización de la inspección el Director General de Asutransporte Urbano podrá delegar la supervisión , vigilancia y control sobre el transporte público concesionado al Director de Mejoramiento de los Servicios , quien a su vez estará encargado de organizar la inspección y dirigir al personal que estará a su cargo . El

Director tendrá la obligación de vigilar que su personal cumpla correctamente con las funciones que le han sido encomendadas , además de que deberá encargarse de capacitar al personal que para poder realizar sus funciones , deben estar debidamente acreditados por el Director de Mejoramiento de los Servicios de acuerdo antes mencionados.

ARTICULO 12.- Para efectos de eficientar la inspección sobre el servicio público de transporte , esta se realizará a través de grupos de inspectores , cuyo número y zonas de operación en que se distribuirán , cubriendo la Ciudad de México en su totalidad , serán determinadas por el Director de Inspección y Mejoramiento de los Servicios , en función de las necesidades , de acuerdo a las bases autorizadas y en los centros de transferencia intermodal de transporte urbano , distribuidos en las circunscripciones de las Delegaciones políticas que tiene establecida para su administración y Gobierno el Departamento del Distrito Federal . Cada grupo se constituirá en un jefe de grupo con 10 inspectores.

ARTICULO 13.- Cada grupo de inspección participará en los operativos de manera coordinadas y por parejas de inspectores , contando con su desplazamiento con las unidades móviles necesarias registradas ante la Dirección General de Atransporte Urbano , y manteniendo una comunicación permanente con el jefe de grupo a través de aparatos de

radiotransmisión , en las bandas de radio y con las claves convenidas por la Dirección General de Autotransporte Urbano , observando en todo momento una estricta disciplina de radio para su utilización.

Los inspectores deberán portar, necesariamente, identificación que le acredite debidamente como inspector , la cual deberá contener , fotografía reciente , número de clave , número de grupo , la rúbrica del Director General de Autotransporte Urbano . Esta identificación deberá ser entregada al jefe de grupo al termino de cada jornada , y éste a su vez al supervisor de zona ,quien al siguiente día las devolverá.

PROCEDIMIENTO PARA LA INSPECCION.

ARTICULO 17.- Las inspecciones permanentes sobre el Servicio Público de transporte de Carga y de pasajeros que realizará el personal de la Dirección General de Autotransporte Urbano , se sujetarán al siguiente orden.

- a) Al inicio de la jornada , se pasará lista de asistencia a todos los inspectores del Servicio Público de Transporte , en el lugar horario establecidos por la Dirección General de Autotransporte Urbano.*
- b) Las acciones de inspección rutinarias se realizarán en el estricto apego al esquema de organización establecido en el artículo 8 de éste Manual .*

c) Las inspecciones que se practiquen , deberán estar siempre referidas a la operación , equipo e infraestructura de los Servicios de Transporte Público Urbano de Pasajeros y de Carga en General o Mercantil , en el Distrito Federal , y con las condiciones legales para su funcionamiento.

d) A bordo de los vehículos de la Dirección General de Atransporte Urbano , y adecuadamente uniformados , los inspectores del Servicio Público comprobaran de manera rutinaria y a los vehículos en rutas de su ámbito jurisdiccional , que estos presten el servicio en estricto apego a las disposiciones señaladas por los diversos reglamentos d tránsito y de transporte del Distrito Federal , y en el derrotero , base en su caso permisos y revalidaciones concedidas para la Dirección General de Atransporte Urbano.

e) Con un trato cortés y respetuoso , los inspectores del servicio público informarán al prestador del Servicio sobre el operativo permanente y rutinario que realizan a la ruta específica en cuestión , identificándose a satisfacción del operario como Inspector de la Dirección General de Atransporte Urbano , y procediendo a comprobar el correcto estado de operación reglamentario de la unidad , la regularidad de la situación administrativa del conductor , así como la infracción a la que en su caso , se haga acreedor , no debiendo el Inspector eximir del registro de la infracción a cambio de dádiva o alguno proveniente de este , pues en caso contrario se le sancionará administrativamente y/o judicialmente .

f) En caso de ser identificada la infracción al Reglamento respectivo , el inspector la hará constar en actas sobre formas impresas y numeradas , en los tantos que señala el Departamento del Distrito Federal y que deberá contener como mínimo los siguientes datos:

I. Nombre del infractor;

II. Número de licencia para manejar del infractor ;

III. Número de la placa de matrícula del vehículo ;

IV. En su caso , número de tarjetón de identificación del conductor o número de permiso para conducir;

V. Nombre o número de la organización de Transporte Urbano a la que se encuentra afiliado el permisionario ;

VI. Fecha de comisión de la infracción ;

VII. Fecha y lugar en que el conductor deberá presentarse para cumplir con su sanción ;

VIII. Fundamentación reglamentaria de la infracción ;

IX. Nombre y firma del inspector que levanta el acta de infracción ; y

X. Firma de conformidad del permisionario u operador infractor de la unidad.

El operador podrá continuar prestando el servicio , inmediatamente después de que haya recibido su acta de infracción.

Las sanciones que el inspector señale en las actas de infracción se apegará a las establecidas en el artículo 148 del Reglamentos de Tránsito del Distrito Federal vigente , en lo que concierne al Transporte Público de Carga y de Pasajeros . El pago de las multas deberán hacerse en cualquier oficina autorizada por la Tesorería del Departamento del Distrito Federal . En caso de reincidencia en sanciones previstas en el Reglamento de tránsito del Distrito Federal , se aumenta la aplicación del doble de la multa correspondiente a la infringida , de acuerdo al artículo 152 del mismo:

g) La unidad que comete las infracción , será remitida al depósito correspondiente sólo en los siguientes casos:

I. Cuando le falten al vehículo ambas placas ;

II. Cuando los número (SIC) de matrícula no coincidan con el engomado o con la tarjeta de circulación ;

- III. Cuando no cuenten con la autorización para prestar el servicio público de pasajeros y/o de carga ;
- IV. La prestación del servicio de transporte de pasajeros y/o carga , sin portar claramente el comprobante de la revista vigente ;
- V. Por hacer base o sitio en lugar no autorizado ;
- VI. Por falta de taxímetro , no usarlo o encontrarse en mal estado ;
- VII. Cuando el conductor se encuentre prestando el servicio público en ostensible estado de ebriedad y/o ingiriendo bebidas alcohólicas y/o sustancias psicotrópicas , enervantes , en los términos del artículo 140 , fracción I , del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en cuyo caso será puesto a disposición del juez calificador de la jurisdicción correspondiente a través de los elementos de la corporación policiaca respectiva ;
- VIII. Cuando el conductor infractor no exhibe la documentación que le requiere en la supervisión administrativa ;
- IX. Cuando se trate de un menor infractor que se encuentra prestando el Servicio Público ilícitamente , en ostensible estado de ebriedad y/o ingiriendo bebidas alcohólicas , en cuyo caso el infractor será puesto a disposición del juez calificador

de la jurisdicción correspondiente , a través de los elementos de la corporación policiaca respectiva ; y

X. Cuando el vehículo se encuentre ostensiblemente deteriorado .

h) El inspector del servicio público procederá a retener una o ambas placas de la matrícula , como medida para garantizar el pago de la multa correspondiente a que se haya hecho acreedor el permisionario infractor , en los siguientes casos :

I. Cuando el operador haya cometido una infracción a los reglamentos de tránsito y de transporte en el Distrito Federal que amerite la remisión del vehículo al depósito , negándose a trasladar la unidad al lugar indicado por el inspector ; y

II. Cuando el operador abandone su vehículo en los lugares designados para base y sitio , entorpeciendo la prestación del servicio y/o imposibilitando la revisión administrativa de la unidad.

En todo caso , el inspector informará y entregará a su subdirector las placas retenidas durante el operativo en un informe anexo al parte de novedades rutinario . Las placas y documento retenidos durante operativos diarios serán concentrados en la Dirección General de Atransporte Urbano , en donde se aplicará la sanción correspondiente y en su caso, serán devueltas al permisionario previo cumplimiento de la sanción impuesta .

i) *Al término de cada jornada , todo inspector presentará a su superior inmediato un informe de las acciones de inspección a su cargo realizadas , que será concentrado en un informe general diario y de los vehículos remitidos a depósito , especificando la infracción al reglamento respectivo cometidas asimismo , entregará su identificación que lo acredita como Inspector del Servicio Público de Transporte a su supervisor de zona , quien lo resguardará y se lo proporcionará de nuevo al iniciar labores del día siguientes.*

ARTICULO 18.- Los operativos de Inspección sobre anomalías específicas y bien identificadas en el Servicio Público de Transporte , se apegarán al siguiente orden:

a) *El director de Inspección y Mejoramiento de los Servicios , o en todo caso en funcionario en que delegue esta facultad , girará las instrucciones por escrito convenientes a los supervisores de zona y jefes de grupo en cuyo ámbito de operaciones circule la ruta de transporte con vehículos que han infringido el reglamento respectivo , o carezcan de la autorización adecuada ;*

b) *En función de las características de los operativos , estos podrán ser de vigilancia , cuando el objeto sea evitar confrontaciones de intereses ente (SIC) rutas , y/o revisión administrativa de situación documental regular de Unidades ; de apoyo , cuando se auxilie en la agilización de la vialidad de avenidas importantes ; la detención ,*

cuando el propósito sea retirada de la circulación las unidades que presten el servicio sin apego a la normatividad ;

- c) Para comprobar las anomalías del servicio público de transporte que originaron la realización del operativo sobre rutas específicas , se procederá de acuerdo a las disposiciones señaladas en los incisos d) , e) y f) del artículo 17 de este Manual , prescindiendo de todo acto que ponga en peligro su seguridad , la de sus compañeros y público en general ;*
- d) Durante los operativos , los inspectores de los grupos que participen en ellos , mantendrán una comunicación permanente con sus superiores , generando información inmediata y oportuna sobre las anomalías , irregularidades detectadas , así como sobre el desarrollo del mismo operativo , actuando sólo bajo instrucciones empresas de sus superiores ;*
- e) Los inspectores se guiarán en el ejercicio cotidiano de sus funciones de supervisión , bajo el criterio de la correcta aplicación de los reglamentos respectivos cuando detecten anomalías y comisión de ilícitos en clara flagrancia , debiendo informar inmediatamente a sus superiores a través del medio más conveniente , para recibir instrucciones ;*
- f) La Dirección General de Atransporte Urbano contará con una unidad operativa responsable de mantener bajo control las intercomunicaciones por radio de los*

inspectores , la que en todo caso estará sujeta a informar a su Subdirector , o en su ausencia al superior inmediato , sobre la situación de los operativos vigentes y del avance de las instrucciones transmitidas por su conducto ;

g) Las anomalías que durante los operativos instrumentados por la Dirección General de Autotransporte Urbano , sean detectadas por los inspectores en la prestación del Servicio Público de transporte , relacionadas en las conductas en las que se presume la comisión de un delito del orden civil , estos procederán a solicitar el apoyo de la corporación policiaca que corresponda para que , a través de ésta , el responsable del delito sea puesto a disposición del Agente del Ministerio Público respecto ; y

h) Los vehículos a los que durante los diversos operativos , les fuesen encontrados documentos falsificados y/o duplicados , serán remitidos al depósito correspondiente y sus documentos retenidos y puestos a disposición de la Dirección de Inspección y Mejoramiento de los Servicios , debiendo informar detalladamente a su Superior el inspector que participo en la detención , elaborando un parte informativo para el jefe del operativo.

En este caso por último mencionaremos que todos los casos que no se encuentren previstos en el manual a que hacemos referencia, serán sancionados por el Director General de Autotransporte Urbano.

Con las disposiciones legales que ya hemos mencionado, consideramos que se ha tomado en cuenta todo lo que se vincula con el transporte público concesionado en el Distrito Federal, y que consideramos que es de vital importancia que se dé a conocer y que se aplique de manera correcta , con lo anterior damos por concluido el capítulo referente a las disposiciones que rigen en materia de transporte

CAPITULO III.

LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL TRANSPORTE PUBLICO CONCESIONADO EN EL DISTRITO FEDERAL.

En una Ciudad siempre van a existir problemas en todos los aspectos ,problemas económicos , políticos , sociales y culturales , esto debido al crecimiento de las mismas, , se menciona porque es evidente que no es igual administrar o gobernar una ciudad pequeña en donde dichos problemas no son tan grandes y pueden ser resueltos de una manera más rápida y eficaz, que en una ciudad tan grande como lo es la Ciudad de México.

Los problemas a los que se enfrenta a diario el Distrito Federal son innumerables , debido al crecimiento demográfico que se ha venido dando en los últimos años, aunado a dicho crecimiento se da el mal manejo del gobierno en todas sus esferas , es decir, desde el propio Jefe de Gobierno hasta el servidor público de más bajo nivel jerárquico ocasionando que los problemas sean aún más graves.

El transporte público concesionado no es la excepción a los muchos problemas que nos vamos a encontrar en la Ciudad de México , pero si es uno de los más graves e importantes , decimos esto se menciona porque la mayoría de los ciudadanos sufren situaciones relacionadas con dicha problemática.

Durante los últimos sexenios , la problemática del transporte público ha ido en aumento . Como es sabido la tarea fundamental del Gobierno, hablando de manera general , en sus tres ámbitos : el federal ,el local y el municipal consiste en dar a sus gobernados un buen nivel de vida , esto es , debe de satisfacer las necesidades que estos tengan, siendo una de esas necesidades prioritarias la del transporte.

Es cierto que el Gobierno del Distrito Federal ha hecho innumerables esfuerzos para satisfacer la necesidad de transporte pero debido tanto al desmedido crecimiento demográfico como a la deficiente planeación del Gobierno todas han resultado insuficientes . Como ya lo hemos mencionado, el servicio gubernamental resultó insuficiente por lo que se tuvo que concesionar a particulares este servicio de transporte, surgiendo innumerables problemas.

En años anteriores el Gobierno proporcionaba el servicio de transporte por el mismo, situación de la cual él debía tener el control tanto de las unidades que se encomendaban a este transporte como de los operadores que participaban en el manejo de dichas unidades, y de cualquier manera esta situación escapaba de su control, ahora con las concesiones que se han otorgado se observa un mayor descontrol en todas las esferas, desde las propias autoridades que otorgan las concesiones hasta los mismos concesionarios.

Existen múltiples intereses moviéndose alrededor del renglón del transporte público , si mencionamos que recientemente se realizó una serie de concesiones a gente poderosa económicamente para que prestará este servicio , es por ello que vemos circulando camiones con más capacidad de transportación que los llamados microbuses ,analizándolo desde un punto de vista de beneficio para la ciudad en relación a la contaminación es positivo ,¿ pero que fue lo que se tuvo hacer para dar cavidad este tipo de vehículos? , aparentar la quiebra de una empresa gubernamental y que para la ciudadanía era benéfica por la economía que representaba.

Debido a los incrementos considerables que los costos tales como combustible, refacciones, mantenimiento y otros insumos para su operación , tuvieron un perjuicio para el poder adquisitivo de los concesionarios, un problema suscitado por lo anterior, fue el de el aumento de las tarifas; dicho aumento en teoría permitiría sin duda, incidir en la eficiencia y modernización de este modo de transporte debido a que entre otras cuestiones posibilitaría la sustitución de unidades para asegurar una oferta adecuada y digna con unidades que cumplieran con las normas ecológicas establecidas. Posteriormente debido a la fuerte crisis económica que atravesó el país en el año de 1995, las tarifas del transporte aumentaron por segunda ocasión ; en algunos casos se dio un aumento de hasta un cincuenta por ciento, ese aumento fue exorbitante como ya se mencionó todos los accesorios para poder prestar ese servicio aumentaron considerablemente lo que no sucedió con el salario mínimo, disminuyendo aun más el poder adquisitivo de los habitantes.

Para que la autoridad pudiera autorizar dicho aumento a las tarifas, estableció una serie de condiciones a los concesionarios que de manera general estos últimos se comprometieran a brindar un mejor servicio.

Con el incremento de las tarifas los concesionarios se obligaron a lo siguiente:

*COMPROMISOS CON LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO
CONCESIONADO PARA 1996-1997.*

“Estimado usuario:

El ajuste a la tarifa nos permitirá dar un mejor servicio , brindando mayor seguridad modernizando nuestras unidades , es por eso que nos comprometemos a lo siguiente:

- 1.- Mejorar nuestra actitud hacia los usuarios , conductores y público en general , promoviendo esa actitud a nuestros choferes.*

- 2.- Mantener orden y limpieza en las bases y paraderos donde tenemos nuestro origen y recorrido , así como nuestro destino .*

- 3.- Mejorar nuestra actitud ante los demás automovilistas .*

4.- *No manejarán menores de edad nuestras unidades .*

5.- *No invadir carriles no permitidos , ni rebasar sin justificación y no conducir con exceso de velocidad.*

6.- *Respetar las tarifas vigentes .*

7.- *Otorgar descuentos a usuarios de servicio de acuerdo a lo que estipula la Ley del Transporte del Distrito Federal y en caso de contingencia 20% a todos nuestros usuarios.*

8.- *Capacitar mejor a nuestros choferes , para tener un servicio, más amplio seguro y confortable.*

9.- *Cumplir con la antigüedad que permite la autoridad a nuestras unidades.*

10.- *Tener siempre póliza de seguro vigente.*

11.- *Respetar las paradas específicas .*

12.- *Mantener en óptimas condiciones mecánicas las unidades, así para así cumplir con la ciudadanía en la disminución de emisiones contaminantes .*

13.- Todos los choferes deben presentar licencia vigente en lugar visible.

14.- Todos los choferes deben de ir uniformados.²⁰

Si observamos de manera general los compromisos mencionados, nos podemos dar cuenta de que los concesionarios han incumplido de manera visible lo que fue pactado por la autoridad y ellos mismos, mencionan que la alza de tarifa les permitirá prestar un mejor servicio situación que no es verdadera ya que los problemas del transporte siguen ; por ejemplo, en uno de los puntos dicen que mejorarán la actitud ante los usuarios situación que no ha cambiado y que con el transcurso del tiempo ha ido empeorando. Lo mencionado con antelación es porque la mayoría de los operadores del transporte público son personas déspotas y sin educación, tratan de manera grosera al usuario.

En el segundo punto se menciona que mantendrán orden y limpieza en las bases y paraderos .En no contadas ocasiones todos los ciudadanos hemos tenido la oportunidad de darnos cuenta que existen bases y paraderos que se encuentran en pésimo estado, tanto de limpieza como de seguridad ,que operadores y despachadores se dedican a bromear e incluso podemos encontrar personas que son totalmente ajenas a la prestación del servicio y que incluso se encuentran en ese lugar .

²⁰ .- Letrero proporcionado por la Dirección General de Servicios al Transporte.

Otro punto importante es que en algunos paraderos no hay alumbrado, lo que da más pauta para la inseguridad, aunado esto que algunos de los que prestan en servicio se encuentran en complicidad con los delincuentes.

Lo que se menciona en el punto tres de los compromisos antes mencionados es verdaderamente una burla, no es creíble que los operadores de los llamados microbuses tengan una actitud de amabilidad para los demás automovilistas, esto es, en el sentido de que bien es conocido por toda la ciudadanía que los operadores de microbuses no cuentan con educación vial, y no son capaces de ceder el paso a los demás automovilistas, pretextando que si lo hacen perderían pasaje y por que ya es costumbre corretearse entre ellos.

En ocasiones, también nos hemos percatado que existen menores de edad conduciendo las unidades, situación que es peligrosa tanto para los mismos conductores como para los demás automovilistas, peatones y sobre todo para los usuarios.

En el punto cinco se establece que no deben de invadir carriles que no se encuentran permitidos para la circulación del transporte público además de que no deberán de conducir con exceso de velocidad; existen diversidad de avenidas que son transitadas por el transporte público y en las cuales no es respetado el carril por el que deben circular, los operadores invaden los diversos carriles incluso han llegado a ocasionar accidentes por no circular por el carril exclusivo para ese tipo de servicio.

Los descuentos que se pactaron entre la autoridad y el concesionario en ocasiones no son respetados , hasta la fecha podemos encontrar a operadores que dicen no tener información sobre dichos descuentos, siendo que todas las unidades deben de contar con los compromisos a los que estamos haciendo referencia y en los cuales claramente se menciona el descuento que se debe de realizar.

La capacitación de los operadores es muy importante , por que de esa manera se lograría tener un servicio de mejor calidad , se les debería impartir capacitación para tener un mejor trato hacia los usuarios , mantener en buenas condiciones las unidades , impartirles un curso básico de mecánica, y lo más importante darles a conocer las leyes relacionadas con su trabajo , esto lo decimos porque al realizar el presente trabajo nos pudimos dar cuenta de que existe un número considerable de operadores que no conocen lo que es la Ley del Transporte del Distrito Federal.

Otro aspecto importante a saber es por cuanto tiempo deben de considerarse útiles las unidades con las que se presta el servicio, es decir, que tanto autoridad, concesionarios y operadores , deben de estar conscientes por cuanto tiempo se van a explotar las unidades, y que al terminar ese periodo , la autoridad ya no permita la circulación de las mismas ; ya que en ocasiones vemos circular unidades muy antiguas y que no cumplen con las especificaciones ya citadas en los multicitados compromisos, esta situación es más comúnmente verla en las unidades que prestan en servicio público

de transporte en los límites con Estado de México, es decir, las unidades que tienen un recorrido del Distrito Federal al Estado de México.

Respetar las paradas específicas es otra de las situaciones que no se respeta pero en este caso no sólo es culpa del operador sino que también contribuye a que se presente esta situación el usuario, ya que éste último exige descender de la unidad exactamente en donde quiere, tal actitud ocasiona que el operador realice paradas en lugares no autorizados.

El mantener en óptimas condiciones mecánicas las unidades es otro de los compromisos que se aceptaron, compromiso que contribuiría a disminuir los índices de contaminación emitidos por dichas unidades, situación que es responsabilidad de los concesionarios, a los que les es difícil cumplir debido a que se ocasiona un gasto fuerte por los altos costos de las refacciones, lo cual el teoría debería de ser cubierto por el alza de las tarifas.

Tratándose de la licencia de manejo nunca la portan en un lugar visible, lo único que se puede ver en la mayoría de las unidades es el tarjetón, y esto simplemente porque varios de ellos no la tienen, quizá por ser menores de edad, otros por que no pasaron el examen de manejo y habrá otros que aun no la tramitan.

En cuanto a que los operadores, deben de presentarse uniformados, está muy lejos de la realidad, muchos de ellos solo cumplen con los colores indicados y sólo

cuando los ven los inspectores de servicios públicos es cuando se ponen la corbata, lo que es difícil de lograr por el bajo nivel cultural que poseen la mayoría de los operadores los cuales incluso muchos de ellos ni siquiera se preocupan por su limpieza personal.

De lo mencionado en líneas anteriores se puede determinar que la autoridad no ejerce adecuadamente su función, de ser así, con el simple hecho de encontrar a un concesionario u operador que este contraviniendo este acuerdo, revocaría la concesión o en su defecto le impondría una multa severa, situación que nunca se presenta por que la autoridad encargada de la vigilancia de que todo lo relacionado con el transporte marche de manera eficiente recibe una "compensación" por ello; y como es de observarse, ninguno de los catorce puntos a los que se comprometieron los concesionarios se cumple en su totalidad.

A) FINALIDAD DEL TRANSPORTE PUBLICO CONCESIONADO.

En el transcurso de nuestra historia, el transporte ha resultado una de las necesidades más importantes y cuya finalidad ha sido la de movilización de los seres humanos, como lo menciona la doctrinaria Margarita Camarena " La participación del transporte en el desarrollo de nuestro país se puede apreciar desde diferentes enfoques. El que considero tiene como base la noción de movilidad entendida como atributo principal del transporte y como resumen de las siguientes funciones que cumple: impulso a la actividad económica, enlace entre producción y consumo,

distribución de los bienes elaborados , integración de las actividades humanas y de los espacios urbanos y regionales , desarrollo de los modos de transporte , y cohesión de los grupos sociales. "21

A través de la historia, el transporte ha jugado un papel muy importante en todas las sociedades, por ejemplo, encontramos "En el México prehispánico el intercambio de productos , las actividades de defensa y conquista y la conducción de mensajes se realizaron por caminos constituidos por brechas , más o menos angostas , adecuadas para el tránsito de personas. Puede sugerirse que entonces se diseñó el primer trazo de la red de comunicaciones del país sobre la cual más adelante evolucionó el transporte"22

" La invasión española significó una verdadera revolución en los medios de transporte y en la técnica de la comunicación terrestre. La introducción de caballos mulas y de nuevos recursos de comunicación tuvo gran importancia , aunque habrían de pasar muchos años antes de que dominaran sus características en la vida social y económica de la Nueva España. "23

Estos son algunos de los muchos ejemplos que se pueden citar para determinar que el transporte no sólo tiene la finalidad de movilización sino que además tiene otras funciones .

²¹ -LURHS CAMARENA MARGARITA , Ob. Cit. pág. 11.

²² -Ibid, pág. 12.

²³ - Id.

Como ya se menciona en líneas anteriores , el transporte público en la Ciudad de México tiene la finalidad de movilización , pero no es su único fin. A continuación trataremos de enumerar algunas de las funciones más importantes del transporte.

1.- Los transportes constituyen servicios públicos de carácter estratégico en la vida de la ciudad , ya que lograr realizar una integración de tipo social , económica y política a los habitantes del Distrito Federal.

2.- Vamos a encontrar que el transporte como todos los servicios públicos van a tener un fundamento legal , y en este caso, el transporte público concesionado tiene su fundamento tanto en la Constitución, como en leyes secundarias; la más relevante es la Ley del Transporte del Distrito Federal.

3.- Por su importancia, el transporte concesionado no solo ha contribuido a la movilización de las personas y mercancías , sino también al desarrollo de las actividades económicas en la Ciudad de México.

4.- El transporte participa en forma relevante no sólo en la economía de la Ciudad, sino también en la de todo el país, ya que genera una demanda importante de equipo, materiales , refacciones y combustibles , lo que propicia que otros sectores de la economía mexicana tengan beneficio. Toda la actividad productiva requiere un gran número de trabajadores y por tal motivo se generan fuentes de empleo.

De lo anterior se puede concluir que el transporte es de vital importancia y a medida de que la Ciudad ha ido creciendo el transporte se ha hecho más complejo y aunque no se han incorporado cambios tecnológicos radicales, no se puede imaginar una ciudad sin transporte sería un caos y ni mencionar lo que sería de la economía, luego entonces se puede mencionar que el transporte es necesario y vital para todas las ciudades.

***B) LA NECESIDAD DE APLICAR CORRECTAMENTE LAS
DIPOSICIONES LEGALES APLICABLES EN MATERIA DE
TRANSPORTE.***

La función del Gobierno del Distrito Federal en el área de los transportes se limita únicamente a ejercer sus atribuciones como autoridad , es decir, todo lo que las leyes le facultan para hacer, debe realizarlo de una manera que sea benéfica para la población .

Pese a todas las declaraciones oficiales que hace la autoridad en los últimos tiempos respecto al cambio que se va a dar en materia de transporte , lo cierto es que seguimos en las mismas condiciones , persistiendo una situación de inseguridad e inconformidad a todos los habitantes que tenemos que hacer uso del servicio de transporte público.

Para que se comprenda mejor lo que se dice , basta con señalar que en los últimos tiempos se ha desatado una fuerte ola de violencia debido a que en ocasiones los propios operadores están en complicidad con los delincuentes, y no sólo a esa clase de violencia nos referimos ,sino también a aquella que ejercen los propios operadores a los usuarios.

Aunque en el discurso gubernamental se sigue insistiendo que el asunto del transporte pronto tendrá una solución favorable y que ya no va a resultar un problema para la ciudadanía, es evidente que tales soluciones no han llegado ya que todos los programas implementados por la autoridad no han dado resultado porque no se han tomado con la seriedad necesaria o porque la propia autoridad no se pone lo bastante enérgica para hacerlas cumplir, aunado a esto la corrupción que se genera entre los concesionarios y los inspectores encargados de verificar que se cumplan los lineamientos establecidos , sobre todo en el área de transporte público concesionado cada día es mayor.

Consideramos que ya es tiempo que la autoridad se percate de todo lo que esta sucediendo a su alrededor y que quien este gobernando el Distrito Federal no se dedique nadamas a enriquecerse sino que ponga más atención en hacer cumplir sus leyes y reglamentos y así lograr el objetivo de contar con una ciudad sana..

Se debe de comenzar por acabar con las prácticas corruptas que existen en todas las oficinas gubernamentales sin excepción y aplicar de manera correcta las disposiciones legales en materia de transporte.

En estos tiempos es de vital importancia que la autoridad se de a la tarea de aplicar de manera correcta las disposiciones legales en materia de transporte , para lograr una verdadera calidad del servicio de transporte público, la autoridad debe de concientizarse de que existen leyes y reglamentos que deben ser aplicados correctamente y que no deben considerarse como un documento más, es decir, no deben de tomarse como letra muerta, sino como lo que son reglamentos y leyes vigentes y los cuales deben de ser aplicados de manera tal que tanto usuarios como los concesionarios u operadores se formen una conciencia tal que permita a ambos mejorar y organizar este servicio de una manera que beneficie a todos los que en el participan.

C) LA POSIBLE CREACION DE NORMAS MÁS SEVERAS PARA CONCESIONARIOS Y AUTORIDADES DE TRANSPORTE PUBLICO.

La creciente necesidad de controlar el transporte público concesionado en la Ciudad de México exige, la creación o la reforma de algunas leyes, sobre todo en los puntos más conflictivos de éste tema.

Los programas y acciones para el transporte, deben ser prioritarios en este y los subsecuentes años, porque constituyen el detonador de una forma de vida diferente, que influenciará en la convivencia social y en la actitud de los ciudadanos, gracias al beneficio que les aportarán.

El Gobierno de la Ciudad de México a través de sus dependencias (Secretaría de Transporte y Vialidad y Dirección General de Autotransporte Urbano), deben de considerar que los problemas relativos al transporte y la previsión de acciones a corto, mediano y largo plazos, constituyen los renglones básicos que integran los programas de orden prioritario en el sector del transporte por su repercusión directa en la Ciudad.

Las Dependencias mencionadas con antelación deben orientar sus acciones a mejorar la estructura normativa, técnica, operativa y organizacional existente en materia de transporte público concesionado, para ello deben de lograr un debido control e integración de los elementos que intervienen en la prestación del servicio; debe de considerarse una realidad esencial que los vehículos utilizados deben de estar acordes y contemplar su mejoramiento mediante un programa que ayude a su integración y modernización.

A este respecto y considerando que el transporte público concesionado, constituye una necesidad prioritaria y urgente del Gobierno del Distrito Federal, debe

de crearse una institución que se encargue de resolver todos los problemas que se presentan o que las ya existen como los son la Secretaría de Transporte y Vialidad y la Dirección General de Autotransporte urbano mejoren sus servicio y actitud ante este problema, esto debe ser con el propósito de integrar las políticas que sobre esta materia se dicten y coordinar las acciones de los organismos públicos de transporte entidades privadas y particulares, mediante un reglamento o ley ya no hacerlo como simple convenio, porque si bien es cierto, que los convenios si tienen valor legal también lo es que no tienen la misma fuerza o valor que un reglamento o ley expedida por la H. Asamblea de Representantes que sería el órgano encargado de la creación de dicha ley o reglamento.

Con el único propósito de ofrecer un mejor servicio de transporte al público los concesionarios y autoridades deben de realizar acciones permanentes para elevar sus rutas a las necesidades de desplazamiento de la población, trabajos de mantenimiento y servicio a las unidades con énfasis en el aspecto preventivo, lavado de Unidades, afinaciones, renovación del parque vehicular ya que de lo contrario entraríamos a una época de "carcachismo" en donde todas las unidades prestadoras de éste servicio se convertirían en carcachas; y la construcción y rehabilitación de los paraderos en donde se programe y controle la prestación del servicio con las unidades asignadas.

La gran densidad de tráfico vehicular y la imprudencia de los conductores, en su mayoría los que conducen el transporte público concesionado y también de los

peatones , la deficiencia en la señales y fallas en las unidades propician accidentes cuyos resultados son pérdidas de vidas humanas y bienes que causan un alto número de procesos judiciales ; a fin de reducirlos se debe de exhortar a los conductores a cumplir con el Reglamento de Tránsito y demás ordenamientos, respetar señales de tránsito, mantener las unidades en buenas condiciones de funcionamiento y manejar con la debida precaución.

Consideramos que es de vital importancia establecer algunos cambios para mejorar el transporte en el Distrito Federal, de los cuales proponemos los siguientes:

1.-Fortalecer y tecnificar la capacidad de las instituciones de las áreas involucradas en la planeación , diseño , operación, regulación , y mantenimiento del sistema de transporte urbano.

2.- Propiciar la reestructuración del transporte público para lograr un incremento en su eficiencia .

3.- Contribuir al combate a la contaminación producida por el transporte , ya que como hemos observado en los últimos años el incremento de la contaminación ha sido considerable y en gran parte se debe a que los transporte público no se encuentran en las condiciones deseadas para funcionar sin emitir gran cantidad de contaminantes .

4.- Modernizar y expandir la vialidad con prioridad hacia el transporte público , incrementando su capacidad y seguridad, en virtud de que no es lo mismo el flujo de vehículos que se dio hace años a los que se están dando en la actualidad.

5.- Otorgar financiamiento para la renovación e incremento del parque vehicular destinado al transporte público , toda vez , que existen algunas unidades que no se encuentran en las condiciones que se requieren par poder prestar el servicio debidamente y que por ello se requiere que sean sustituidas.

6.- Prestar un curso de capacitación a los operarios de este servicio, para así lograr un servicio eficiente y al termino de dicho curso otorgar una constancia que acredite que ha sido toma do y de manera satisfactoria , y en caso de que no tengan dicha constancia entonces no podrán trabajar hasta que la consigan y si se encuentran circulando sin ella se hagan acreedores a una sanción tanto operarios como concesionarios en caso de que no sea la misma persona la que se encuentre prestando el servicio.

Todo lo anterior es con el objeto de constituir un sistema de transporte eficiente , seguro e integrado ; aumentar la oferta a un nivel que satisfaga la demanda y mejorar la calidad de los servicios .

Una de las propuestas en el presente trabajo es que el órgano encargado de legislar sobre los asuntos que le competan al Distrito Federal, es decir, la Asamblea de Representantes observe que no solo con la Ley del Transporte es suficiente para lograr

un sistema de transporte eficaz en la Ciudad, sino además de dicha Ley debe de crearse una Ley que únicamente rija al Transporte Concesionario

Claro que podemos observar en la Ley del Transporte se menciona al Transporte Concesionario pero también es cierto que enmarca todo tipo de transporte tanto de carga como de pasajeros, foráneos, local, etc., y es por ese motivo que resulta ineficaz su aplicación, de esa manera no se puede lograr un transporte eficiente.

Con la creación de una ley bastante severa, la cual tipifique todas y cada una de las conductas que sean consideradas incorrectas y que estén perjudicando a la sociedad consideramos que puede resolverse en buena medida el problema del transporte concesionario que se agrava día a día; porque de esta manera los concesionarios ya no tendrían ninguna oportunidad de estar contraviniendo las normas o en caso de que lo hicieran recibirían un castigo eficaz para que no se repitiera dicha conducta; y en cuanto a las autoridades también aplicarle más severos castigos en el caso de que sean encontrados en un acto de corrupción, no solo una amonestación o multa, suspensión temporal o definitiva, sino que pague ese delito con una pena corporal, por mínimo que sea el acto de corrupción, y con ello se podría lograr un mejor sistema de transporte comenzando por las instituciones que se encargan de organizarlo.

De igual forma tanto concesionarios, operadores, autoridad y usuario que son los elementos que intervienen en el sistema de transporte concesionado, tomen conciencia contribuyendo a mejorar el transporte, comenzando por tener una mejor disposición para acatar las leyes y reglamentos de la materia , de esa manera se logrará tener un sistema de transporte público concesionado en el Distrito Federal verdaderamente eficiente.

CONCLUSIONES

1.- *El transporte es una necesidad para todas las ciudades, pues es el medio por el cual se da la movilización tanto de personas como de productos , lo cual contribuye en gran medida a lograr una economía saludable tanto en las ciudades como en los países.*

2.- *El transporte público concesionado rige su actuación en el seno de la Ley del Transporte del Distrito Federal.*

3.- *El transporte público concesionado, es uno de los más grandes y principales problemas a los que se ha enfrentado el Gobierno de la Ciudad de México en los últimos tiempos y que necesita que se ponga más atención a ello.*

3.- *El Gobierno de la Ciudad debe de actuar con mayor rapidez y eficacia, implementando programas que ayuden a lograr que el transporte que ha sido concesionado funcione de una manera correcta.*

4.- *El Gobierno de la Ciudad debe de realizar todo tipo de estudios tendientes a saber a quien se otorga la concesión , es decir, que la persona que solicita una concesión no cumpla con lo establecido en las leyes de la materia, deberá ser negada dicha concesión hasta en tanto no cumpla con los requisitos previamente establecidos para su otorgamiento.*

5.- Uno de los más grandes problemas que se presentan en el transporte público concesionado es el desconocimiento de todas las leyes referentes a la materia por los concesionarios, usuarios y operadores de las unidades que prestan el servicio público.

6.- Todo tipo de autoridades que intervienen en la prestación del servicio son corruptas desde el funcionario de menor jerarquía hasta el que esta muy por encima de éste.

7.- Es necesario que se tome conciencia de lo que esta sucediendo en el Transporte y que tanto autoridades , concesionarios y usuarios pongan de su parte para que se vaya nulificando al máximo toda la problemática que éste tema encierra.

8.- Se debe de constituir un sistema de transporte eficiente, seguro, aumentar la oferta a un nivel que satisfaga la demanda y mejorar la calidad de los servicios.

9.- La función de la autoridad en el área de transportes se debe de concentrar en ejercer sus atribuciones en materia de planeación, coordinación, regulación y vigilancia .Debiendo continuar con la política de concesión a los sectores privado y social para la prestación del servicio público de transporte, pero con una estricta vigilancia para que se desarrolle de manera eficiente la concesión otorgada.

10.- Esta solución al problema del servicio de transporte público en el Distrito Federal se basa en dar eficacia a los ordenamientos jurídicos que actualmente rigen esta área y además en adecuar dichos ordenamientos a las necesidades y a la realidad social que se vive.

BIBLIOGRAFIA

ACOSTA ROMERO MIGUEL, Teoría General del Derecho Administrativo, Décimo segunda edición, Editorial Porrúa, México 1995, págs.897.

CANASI JOSE, Derecho Administrativo, Vol. II, Editorial Delpama, Buenos Aires 1984, págs.897.

FRAGA GABINO, Derecho Adminsitrativo, Editorial Porrúa, México 1990, págs.619.

LURHS CAMARENA MARGARITA, El Transporte, Décimo Catorceava Edición, Imprenta Universitaria, México 1985, págs.150.

MARIA DIEZ MANUEL, Derecho Administrativo Tomo IV, Editorial Bibliográfica Omeba, Argentina 1969, pág. 619.

OLIVERA TORO JORGE, Manual de Derecho Administrativo, Cuarta Edición, México 1976, págs. 235

SAYAGUEZ LAZO ENRIQUE, Tratado de Derecho Administrativo, Segunda Edición, Editorial Talleres Gráficos Barreiro y Ramos Montevideo Uruguay 1972, págs. 1070.

SERRA ROJAS ANDRES, Derecho Administrativo Segundo Curso, Decimo Sexta Edición, Editorial porrúa, México 1995, págs. 900.

Diccionario de Derecho, Editorial Imprenta Aldina, México 1988, págs. 509.

Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Décimo Séptima Edición, Editorial Heliasra S. de R. L., Buenos Aires Argentina 1981, págs 5477.

Enciclopedia Jurídica Omeba, Editorial Bibliográfica Argentina, S. de R. L., Buenos Aires 1992, págs 1070.

LEGISLACION

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Décimo Séptima Edición, Editorial Porrúa, México 1997, págs. 174.

Ley orgánica de la Administración Pública Federal, Trigésimo Séptima Edición, Editorial Porrúa, México 1997. Págs. 1412.

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, Editorial Porrúa, Décimo Séptima Edición, México 1997, págs. 1317.

Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, Editorial Porrúa, Décimo Séptima Edición, México 1997.

Ley del Transporte del Distrito Federal, Editorial Pac S.A de C.V. México 1997, págs. 47.

Reglamento de Transito del Distrito Federal, Editorial Pac., S. A de C.V, México 1997, págs. 123.