



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

---

---

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN

LICENCIATURA EN DERECHO

TRABAJO POR ESCRITO QUE  
PRESENTA:

**CARRILLO VERGARA MAURICIO**

TEMA DEL TRABAJO:

**INEXISTENCIA DE UN MÉTODO EFICIENTE EN LA  
AUTORIZACIÓN DEL AUMENTO TARIFARIO EN EL  
TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO**

**EN LA MODALIDAD DE "SEMINARIO DE TITULACIÓN  
COLECTIVA"**

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**LICENCIADO EN DERECHO**



**FES Aragón**

Netzahualcóyotl, Estado de México, 2011.



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.

Primero que nada agradezco a la gran influencia de mi vida mi madre por ser un ejemplo de lucha, de optimismo a pesar de las adversidades, por demostrarme que siempre existe solución a los conflictos.

Lleno de gratitud les doy las gracias a la Facultad de Estudios Superiores Aragón por haberme permitido incorporarme a sus filas con el fin de formarme como ser humano y como profesional, y a mis maestros por impartirme parte de su concomimiento.

A mi pareja por el apoyo brindado primero como novia y después como esposa, y a la cual le debo el aliento prestado en estos días de lucha, siendo mi fuerza y mi inspiración para salir adelante a base de lucha y esfuerzo a ti con todo mi amor.

Por último, a todos aquellos que creyeron en mí y a los que no por que gracias a ellos he logrado lo que hasta la fecha he realizado.

INEXISTENCIA DE UN MÉTODO EFICIENTE EN LA AUTORIZACIÓN DEL  
AUMENTO TARIFARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE  
MÉXICO

pág.

AGRADECIMIENTOS

ÍNDICE.....I

INTRODUCCIÓN.....IV

**CAPÍTULO 1**

**MARCO CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

1.1 METODOLOGÍA.....	1
1.2 SECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO...2	
1.2.1 Estructura.....	3
1.2.2 Facultades.....	8
1.3 SERVICIO PÚBLICO.....	10
1.4 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	14
1.5 NORMAS TÉCNICAS.....	15
1.6 TARIFA.....	16
1.7 PIRÁMIDE TARIFARIA.....	17

## **CAPÍTULO 2**

### **REGULACIÓN JURÍDICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO Y EL MÉTODO PARA EL AUMENTAR LAS TARIFAS**

2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS..	19
2.2 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO.....	20
2.3 LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE MÉXICO.....	21
2.4 CÓDIGO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO DE MÉXICO.....	22
2.5 REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO.....	24
2.6 REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS CONEXOS DEL ESTADO DE MEXICO.....	25

## **CAPÍTULO 3**

### **INEXISTENCIA DE UN MÉTODO EFICIENTE EN LA AUTORIZACIÓN DEL AUMENTO TARIFARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO**

3.1 CRÍTICA AL MÉTODO POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL INCREMENTO A LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO.....	29
3.2 FALTA DE UN MÉTODO EFICIENTE DE INVESTIGACIÓN SOCIOECONÓMICA PARA AUMENTAR LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO.....	34

3.3 FALTA DE UN LÍMITE TARIFARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO.....	36
3.4 NECESIDAD DE APLICAR UN MÉTODO TRIANGULAR PARA SER MÁS EFICIENTE EN LA APLICACIÓN DEL AUMENTO TARIFARIO EN EL ESTADO DE MÉXICO.....	37
3.5 IMPOSICIÓN DE UN LIMITE TARIFARIO.....	38
CONCLUSIONES.....	39
FUENTES CONSULTADAS.....	41

## INTRODUCCIÓN

La Secretaría de Transporte del Estado de México, tiene la facultad de crear la normatividad aplicable en el ramo de tarifas de transporte público, mismo que se aplicará de forma general a los concesionarios y permisionados, y las cuales deberán respetarse de manera literal e integral.

Por ello, es propósito del presente trabajo el hacer un estudio del método por medio del cual la Secretaría de Transporte del Estado de México, incrementa las tarifas del transporte público, reafirmando la opinión de que es inexistente un método eficiente en esta materia, por lo que, en el desarrollo de este presente trabajo se analizarán conceptos básicos del transporte público, referidos en el capítulo 1, con la finalidad de comprender de manera mas eficiente el campo de estudio, de igual manera, en el capítulo 2 se hará referencia a lo concerniente con la regulación jurídica del transporte público del Estado de México y el método para el aumentar las tarifas en esta materia, con lo cual se vislumbra normativamente el tipo de reglas que rigen tanto la competencia de la Secretaría como el procedimiento utilizado para la autorización del incremento tarifario, como eje principal del presente trabajo se encuentra el capítulo 3 radicando en la inexistencia de un método eficiente en la autorización del aumento tarifario en el transporte público en el Estado de México, su crítica y las posibles soluciones para mejorar las decisiones de la autoridad competente.

En el presente trabajo se utilizaron métodos como el exegético, sintético, inductivo, estos para una mejor interpretación de las obras y temas relacionados a la materia tarifaria, así como un análisis pormenorizado de todos y cada uno de los datos presentados por la Secretaría de Transporte, entre las técnicas que se utilizan son la documental, conociendo el porque de las cosas y el como aplicar el conocimiento con mayor eficiente.

Esperando sea del agrado de los lectores este presente trabajo de investigación.

## CAPÍTULO 1

### MARCO CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO

#### 1.1 METODOLOGÍA

La palabra Metodología proviene de las acepciones griegas “metá ‘más allá’, odòs ‘camino’ y logos ‘estudio’”<sup>1</sup>. Según la definición técnica refiere que “es el análisis sistemático y organización de los procedimientos internos de una ciencia o de un grupo en particular del problema según determinado”<sup>2</sup>. Entonces, la metodología es la manera en la cual se debe de desarrollar adecuadamente un método determinado teniendo en cuenta su base, estructura y su finalidad.

Otros estudiosos de la materia la definen “como el arte de aplicar los métodos para realizar una tarea determinada...”<sup>3</sup>. La tarea determinada a realizar es el de investigar cierto hecho, fenómeno que acontece, para entender el como se genera y buscando así un resultado viable para su entendimiento, es decir, en esencia resulta necesario que “...para llevar a cabo una investigación es necesario tener en cuenta elementos metodológicos tales como las características del fondo referentes al contenido, y las de forma en cuanto al lenguaje que se va utilizar y la estructura o formato del trabajo de investigación, así como las fuentes existentes relacionadas con la materia”<sup>4</sup>.

La metodología se integra por aspectos de forma y fondo para obtener resultados más cercanos a la realidad y así aplicando al caso concreto la solución encontrada y a la vez, tener la manera de justificar una decisión que afectaría a una esfera social.

Es por ello, que al encargarse de la correcta aplicación del método genera como resultado una mayor interpretación de los hechos. Según Mario

---

<sup>1</sup> Copyright 2008, <http://definicion.de/metodologia/>, 5/marzo/2010, 5:55.

<sup>2</sup> *Gran diccionario enciclopédico ilustrado*, Ed. Grijalbo. 1998, México, p-1135.

<sup>3</sup> GARCÍA FERNÁNDEZ, Dora. *Metodología del trabajo de investigación, Guía práctica*, 1ª edición, Ed. Trillas, México, 1990 p-11.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p-13.



Bunge refiere que “el método es un procedimiento riguroso del cual se adquieren nuevos conocimientos”<sup>5</sup>. En este contexto la palabra método significa ‘camino o vía’<sup>6</sup>, siendo en sentido estricto el ‘medio que se utiliza para llegar a un fin’<sup>7</sup>. En sentido amplio entendemos que “el método es el procedimiento o camino que debe seguirse para llegar a una conclusión o finalidad”<sup>8</sup>.

Sin embargo, el método se basa en la técnica para que se realice ordenadamente la investigación, siendo la segunda una regla o lineamiento que debe de seguirse para aplicar el primero, es decir, el método es lo general y la técnica es un medio auxiliar de este, interpretándose como una parte particular.

La diversidad del método es muy grande según lo definen varios doctrinarios y según la materia de estudio entre los cuales se encuentran el inductivo, deductivo, estadístico, experimental, descriptivo, explicativo, entre otros. Variando según sea el campo de estudio a realizar y su eficacia depende de su correcta aplicación.

## 1.2 SECRETARÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO.

Según la naturaleza y su creación de esta institución tiene sus fundamentos en la legislación del propio Estado de México, ya que es un órgano de gobierno que “... tiene como misión fundamental, proporcionar, regular y modernizar los servicios de transporte en la Entidad, con la participación de los diferentes sectores productivos de la sociedad, para alcanzar un Desarrollo Urbano y Regional sustentable a largo plazo”<sup>9</sup>. Además fue creada desde 1995, a la fecha ha sufrido varios cambios en su estructura y

---

<sup>5</sup> CENTENO FERNÁNDEZ, Javier. *Metodología del trabajo de investigación*, 1ª edición, s. Ed., México, 1981, p-73.

<sup>6</sup> Copyright 2008, Op. cit. 5/marzo/2010, 5:55.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> KAMIBES, Kristin, et al. *Agua, electricidad y pobreza, ¿quien se beneficia de los subsidios a los servicios públicos?*, 1ª edición, Ed. Mayol, México, 2006, p- 11.

<sup>9</sup> SECRETARIA DE TRANSPORTES DEL ESTADO DE MÉXICO, *Atribuciones y Funciones de la Secretaría de Transporte del Estado de México*, <http://www.edomex.gob.mx/transporte>, 5/marzo/2010,5:55.

facultades, hasta llegar a como se conoce ahora. El artículo 2 de su reglamento interior expresa las funciones de dicha Secretaría y a la letra dice:

“Artículo 2.- La Secretaría tiene a su cargo el despacho de los asuntos que le encomienda la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, el Código Administrativo del Estado de México, el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, así como otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, circulares y demás disposiciones que expida el titular del Ejecutivo del Estado.”

En la actualidad, la Secretaría en estudio tiene como objetivo final “...Planear, dirigir y evaluar las políticas, programas y acciones para el desarrollo público de transporte y sus servicios conexos en el Estado, conforme a los ordenamientos jurídicos en la materia y las disposiciones dictadas por el Ejecutivo Estatal.”<sup>10</sup> Tal y como lo refiere su ordenamiento, el transporte público es uno de sus objetivos, para que este se brinde de la mejor forma y de acuerdo a su legislación, en su esencia visualizando un bien colectivo.

### 1.2.1 ESTRUCTURA

Con fundamento en el artículo 3 del reglamento interior de la Secretaría de Transportes del Estado de México, dicha institución para su funcionamiento se divide en unidades administrativas auxiliares siendo las siguientes:

- *Subsecretaría de Operación del Transporte.* Le corresponde planear, dirigir, coordinar, controlar y evaluar las funciones de las unidades administrativas bajo su adscripción.
  
- *Dirección General de Asuntos Jurídicos.* Le corresponde Formular proyectos de iniciativas de ley, decretos, acuerdos y reglamentos en

---

<sup>10</sup> SECRETARÍA DE TRANSPORTES DEL ESTADO DE MÉXICO, op. cit., 5/marzo/2010,5:55.

materia de transporte, actuar como órgano de consulta de la Secretaría en asuntos jurídicos en materia de transporte, compilar y difundir las disposiciones legales y lineamientos que norman las funciones de la Secretaría, asesorar a las unidades administrativas respecto de los procedimientos licitatorios de la Secretaría, cuando se le solicite, entre otras.

- *Dirección General de Servicios al Autotransporte.* Le corresponde proponer al Secretario los acuerdos, convenios y demás instrumentos jurídicos relativos a su área, coordinar, supervisar, revisar y vigilar los trámites de licencias, permisos e infracciones que se realicen en las Subdelegaciones Regionales de Servicios al Autotransporte, Diseñar y aprobar los formatos y documentación relativa al control vehicular, placas de matriculación, tarjeta de circulación, permisos, licencias, e infracciones, entre otras.
- *Direcciones Generales de Operaciones del Transporte Zona I, Zona II, Zona III.* Entre sus acciones tienen las de determinar y someter a la consideración del Subsecretario el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte, y proceder a su expedición previa aprobación del Secretario, resolver sobre la modificación de los elementos de las concesiones, permisos, y autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte conforme a las normas que al respecto se emitan, previo acuerdo con el Subsecretario, supervisar que en los talleres de inspección y servicio se lleve a cabo el sistema de bitácora de servicio conforme a las disposiciones de la materia, y las demás que marca su reglamento.
- *Dirección de Concesiones y Registro.* Tiene a su cargo someter a la consideración del Subsecretario, los planes y programas para el

otorgamiento de las concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte, coadyuvar, en su caso, en la expedición de concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte, emitir los lineamientos que deberán cumplir las Delegaciones Regionales de Operación del Transporte, en materia de cambios de los elementos de la concesión, permiso o autorización, coadyuvar con las Direcciones Generales de Operación del Transporte, en lo procedente, en el otorgamiento, revocación, rescate, reversión, cancelación o extinción de las concesiones.

- *Dirección Consultiva.* Entre las facultades que posee tiene la de elaborar los proyectos de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones de observancia general, que sean competencia de la Secretaría, asesorar jurídicamente a la Secretaría y a sus unidades administrativas y órganos desconcentrados, en materia de servicio público de transporte y servicios conexos, asesorar jurídicamente a la Coordinación Administrativa en los procesos licitatorios que se realicen, así como participar como vocal en el Comité de Adquisición de Bienes y Servicios cuando se le requiera, etc.
- *Dirección de lo Contencioso.* Se le faculta para Asesorar, intervenir y representar a la Secretaría y a sus unidades administrativas, en los juicios, procedimientos y procesos administrativos, laborales, penales, mercantiles o de cualquier otra materia, en los que sean partes actoras, autoridades demandadas, terceros interesados o terceros perjudicados.
- *Dirección del Registro Estatal de Vehículos.* le compete *proponer al Director General los acuerdos, convenios y demás instrumentos jurídicos relativos al registro vehicular de servicio público, particular y comercial, supervisar, controlar, evaluar y vigilar los servicios relacionados con el*

*registro, autorización y control de vehículos que se prestan en las Subdelegaciones de Servicios al Autotransporte, así como supervisar los mismos cuando estos hayan sido transferidos, en virtud de convenio expreso con los gobiernos municipales, integrar actualizar, operar, controlar y validar el Registro Estatal de Vehículos, expedir el oficio de autorización de empacamiento, etc.*

- *Dirección de Licencias, Infracciones y Permisos.* Entre sus facultades tiene la de coordinar y realizar supervisiones a las Subdelegaciones Regionales de Servicios al Autotransporte y a las Delegaciones municipalizadas, para verificar el control interno del material y formas valoradas que se utilizan en los trámites correspondientes a la expedición de licencias, infracciones y permisos; supervisar que las Subdelegaciones Regionales de Servicios al Autotransporte, mantengan en existencia las formas valoradas y el material para prestar los servicios a que están afectos; elaborar los manuales de procedimientos de los procesos que se establezcan para la emisión de licencias, infracciones y permiso.
  
- *Delegaciones Regionales.* Los titulares tienen facultades para Verificar el cumplimiento de las normas técnicas que emita la Secretaría, Realizar los estudios técnicos dentro de su circunscripción territorial, conforme a lo dispuesto por el Reglamento de la materia, auxiliar al Secretario, al Subsecretario, a los Directores Generales y a los Directores y Coordinadores en el cumplimiento de sus respectivas atribuciones, etc.
  
- *Subdelegaciones de Operación del Transporte.* Le corresponde representar en su área geográfica al Director General de Operación del Transporte y al Delegado Regional de su circunscripción, ante los usuarios del servicio de transporte público y los prestadores del mismo, para el trámite de sus asuntos, Apoyar en la realización de estudios

técnicos para determinar el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones, Revisar que los concesionarios, permisionarios y autorizados cumplan con el cobro de las tarifas autorizadas y las demás obligaciones inherentes al servicio.

- *Subdelegaciones de Servicios al Autotransporte.* Lleva a cabo sus funciones con apego a la normatividad en materia de control vehicular, licencias, infracciones y permisos, llevar a cabo la recepción, revisión y cotejo de la documentación que en original presenten los particulares para la realización de trámites, autorizar los movimientos de control vehicular que soliciten los propietarios de vehículos automotores. Controlar y entregar placas de circulación, licencias, permisos, infracciones y autorizaciones de empacamiento de vehículos registrados en otra entidad federativa.
- *Coordinación Administrativa.* Le corresponde coordinar la formulación e integración del anteproyecto del presupuesto anual de ingresos y de egresos de la Secretaría y presentarlos a la Secretaría de Finanzas, Planeación y Administración, registrar y comprobar el presupuesto autorizado a la Secretaría, así como verificar la suficiencia presupuestaria de acuerdo a las disposiciones legales aplicables, calendarizar el ejercicio de los recursos del presupuesto autorizado a la Secretaría, formular conjuntamente con las demás unidades administrativas, los programas de trabajo de la Secretaría, tramitar los movimientos de altas, bajas, cambios, permisos y licencias de los servidores públicos de la Secretaría.
- *Coordinación de Estudios y Proyectos Especiales.*
- *Contraloría Interna.* Vigilar el cumplimiento de los programas y subprogramas de las unidades administrativas de la Secretaría y elaborar los reportes correspondientes, Recibir, tramitar y dar

seguimiento a las quejas y denuncias que se interpongan en contra de los servidores públicos de la Secretaría, Establecer programas preventivos y de difusión de la normatividad que coadyuven al cumplimiento de las obligaciones de los servidores públicos de la Secretaría. Emitir en asuntos de su competencia, la opinión técnica que le soliciten los servidores públicos de la Secretaría, entre otras.

Es así, como cada unidad cuenta con facultades bien definidas con la finalidad de coadyuvar con la Secretaría en su tarea de mejorar los sistemas de comunicación terrestres, aéreos y marítimos, con base en su reglamento con una organización coordinada entre cada dependencia, formando un orden jerárquico horizontal.

### 1.2.2 FACULTADES

La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México menciona en su artículo 32 las facultades o atribuciones de las que goza tal dependencia y dentro de las cuales se encuentran:

- Las de desarrollo y administración de la infraestructura vial primaria, siendo caminos y puentes comprendidos dentro de su ámbito de competencia.
- Las de comunicaciones locales de transporte masivo y alta capacidad entendiendo como esto los terrestres aéreos y marítimos.

A esta Secretaría le corresponde el despacho de diversos asuntos, tal y como lo refiere el artículo 32 de ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, mismo que a la letra dice:

- Formular y ejecutar los programas de infraestructura vial primaria;
- Formular y ejecutar los planes y programas de comunicaciones de jurisdicción local;
- Emitir el dictamen de incorporación e impacto vial;

- Expedir normas técnicas para el establecimiento y operación de la infraestructura vial;
- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de infraestructura;
- Operar, construir, explotar, conservar, rehabilitar y dar mantenimiento a la infraestructura vial primaria;
- Ejecutar acciones técnicas de seguimiento, evaluación y control de avance, calidad y demás características de las obras a que se refiere la fracción anterior;
- Otorgar, modificar, revocar o dar por terminadas las concesiones, permisos o autorizaciones para la construcción, ampliación, rehabilitación, mantenimiento, administración y operación de la infraestructura vial primaria de cuota, ejerciendo los derechos de rescate y reversión;
- Administrar las vías de cuota a cargo del Estado de México;
- Establecer disposiciones de carácter general para el uso vial;
- Realizar la construcción, ampliación, mantenimiento, administración y operación de paradores;
- Sancionar el incumplimiento de obligaciones por parte de los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones;
- Realizar las tareas relativas a la ingeniería vial y señalamiento, coordinándose con las autoridades municipales;
- Planear, supervisar, controlar y evaluar las funciones de la Junta de Caminos del Estado de México y del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México;
- Expedir las bases a que deben sujetarse los concursos públicos para el otorgamiento de concesiones, adjudicarlas, vigilar su ejecución y cumplimiento;
- Participar con el gobierno federal en la construcción, conservación y administración de aeródromos civiles en territorio estatal;



- Promover y organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en la materia;
- Normar, organizar, integrar, operar y actualizar el Registro Estatal de Comunicaciones;
- Participar con los gobiernos federales y de otras entidades federativas, en su caso en la construcción, operación, explotación y mantenimiento de los sistemas de transporte masivo o de alta capacidad, así como gestionar las concesiones, autorizaciones o permisos que sean necesarios para la utilización de los derechos de vía federales, conforme a la normatividad aplicable;
- Elaborar estudios, diseñar, proyectar, construir, operar, administrar, explotar, conservar, rehabilitar y dar mantenimiento a estaciones de transferencia modal para los sistemas de transporte masivo o de alta capacidad, directamente o a través de particulares, mediante el otorgamiento de concesiones o contratos;
- Las demás que le señalen otras leyes, reglamentos y disposiciones de observancia general.

### 1.3 SERVICIO PÚBLICO

El Estado tiene entre sus facultades y obligaciones, satisfacer las necesidades de sus gobernados con base en la prestación de servicios considerados como públicos realizados por este, o personas autorizadas para ello “podemos contemplar al Servicio Público como respuesta técnica del poder político que concreta el poder de la solidaridad económica y social, convirtiendo a su destinatario en sujeto de derechos y deberes, perceptibles conjuntamente en forma de ventaja, en el seno de una actividad de interés público”<sup>11</sup>.

Tal aseveración de solidaridad económica puede ser criticada si se ve desde el punto de vista de una igualdad, se entendería que tanto el que recibe el servicio y el que lo otorga tiene igualdad de ventajas, sin embargo, no es así,

---

<sup>11</sup> SERRANO TRIANA, Adolfo. *Fundamentos del Servicio Público*, 1ª edición, Ed. Servicios de Publicaciones Facultad de Derecho, España, 1990, p-39.

ya que no se da una garantía de que exista proporcionalidad y equidad entre el actor y el antagonista, comprendiendo como estos, a la autoridad y al usuario que, evidentemente siempre ha existido una desigualdad entre ambas partes, siendo en la mayoría de las veces el mayor beneficiado, el prestador de servicios.

Andrés Serra Rojas sostiene que “el Servicio Público implica la idea de prestar, de acción y efecto de servir, es decir la organización y personal destinados a cuidar intereses o satisfacer necesidades del público...”<sup>12</sup>. En efecto, el cuidar un orden social implica el equilibrio perfecto entre lo que la sociedad requiere y lo que el Estado proporciona, cuando estos lineamientos se cumplen se dice entonces que el Estado ha cumplido con una de sus funciones y deberes, creando un ambiente de estabilidad e igualdad, entre los ciudadanos, poniendo importante atención en la prestación de dichos servicios, vigilando a quienes deben otorgar dicho servicio, así mismo tienen que verificar quien es el mas capacitado para prestarlo, en base a que lineamiento se deben dar, derechos y obligaciones de los responsables de prestar el servicio, etc. Es por ello que “toda prestación por parte del Estado es Servicio Público”<sup>13</sup>, aunque en ocasiones los servicios también son prestados por particulares autorizados para tales fines se les otorga una concesión previamente, uno de ello, es el servicio de transporte público.

Los Servicios Públicos en esencia “surgen como una respuesta a las necesidades comunes que tienen los seres humanos el vivir en colectividad las cuales son satisfechas por el sector público”<sup>14</sup>. Como se refleja, el objetivo principal de un Servicio Público es la de satisfacer necesidades sociales, sin el interés de algún otro propósito particular, tal y como lo refieren algunos doctrinarios como es el caso de Adolfo Serra Triana siendo “Una actividad técnica directa e indirecta de la administración publica activa o autorizada a los

---

<sup>12</sup> FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. *Derecho Administrativo (servicios públicos)*, 1ª edición, Ed. Porrúa, México, 1995, p-13.

<sup>13</sup> AÑORVE BAÑOS, Manuel, *Servicios Públicos municipales*, 1ª edición, Ed. Porrúa, México, 1998, p-83.

<sup>14</sup> idem.

particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar de una manera permanente, regular, continua y sin propósito de lucro la satisfacción de necesidades colectivas de interés general sujetas a un régimen especial de derecho público”<sup>15</sup>.

Por lo tanto, al ser prestado por el Estado es considerado de carácter directo y será indirecto cuando estos son otorgados por personas comúnmente llamadas concesionarios<sup>16</sup>. El lucro enmarcado por el principio de persistencia, el cual hace mención de que no perseguirá ningún interés económico o de especulación, aunque debe tomarse en cuenta que evidentemente se deben obtener ingresos económicos, pero no para beneficio personal, sino para satisfacer las necesidades de manutención de los medios con los que se prestan, para garantizar una mejor calidad.

En este contexto de ideas, el servicio público es prestado por el órgano de gobierno y por el sector privado (particular) y cuyo fin primordial es satisfacer las necesidades colectivas que en determinada época se requieran, logrando un beneficio y desarrollo generalizado. De esta materia se desprenden principios que debe de seguir para la prestación de servicios, para una mejor aplicación de los mismos, como lo son:

- *El principio de igualdad.* El cual menciona que los ciudadanos deben de gozar de los servicios públicos en igual de circunstancias cubriendo los requisitos necesarios para su uso, entre los requisitos se encuentran cumplir con las cuotas que fijan las autoridades.
- *El principio de permanencia y continuidad.* Este hace referencia que tal servicio debe de ser prestado de manea ininterrumpida.
- *El principio de adecuación.* Responde a la calidad y la cantidad a las necesidades de los habitantes del una localidad, bebiendo ser

---

<sup>15</sup> idem.

<sup>16</sup> El concesionario es el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación.

satisfechas con los medios necesarios (equipo maquinaria, instalaciones) y suficientes para cubrir con las demandas de la comunicad.

- *El principio de generalidad.* El cual reza todo habitante puede hacer uso de estos medios.
- *El principio de legalidad.* Siendo que se apoyan en normas y condiciones contenidas en la ley respectiva.
- *El principio de obligatoriedad.* El deber constitucional de la autoridad responsable encargada de prestarlos, en tanto son responsables pública y administrativamente ante la comunidad.
- *El principio de persistencia.* La prestación de tales servicios será sin fin de lucro o especulación: sin embargo, generan gastos que beben de cubrirse adecuadamente para dar un mejor servicio pero tales costos deberán de ser de forma equitativa.
- *El principio de adaptación.* Se deben de adaptar a las contingencias de la comunidad y a los cambios, a las necesidades de los habitantes y de acuerdo al desarrollo social.<sup>17</sup>

De estos principios los que se deberían de tomar como los más importantes, son el de adaptación y proporcionalidad, del cual no se hace mención, pero tiene una gran importancia debido a que juntos darían como resultado una mejor visión de las capacidades socioeconómicas y de las necesidades colectivas; sin olvidar por supuesto, el cumplimiento de todos los principios, ya que conjuntamente resultan mejores decisiones.

Cabe mencionar que a pesar de la existencia de estos principios, en la mayoría de las ocasiones no son observados y muchos menos cumplidos, son rebasados por intereses particulares de algunos sectores e inclusive particulares a pesar de que ciertas "...empresas de servicios públicos...se benefician de una amplia gama de subsidios menos visibles"<sup>18</sup>, subsidios que

---

<sup>17</sup>Vid. AÑORVE BAÑOS, Manuel, Op. cit., pp. 89-90

<sup>18</sup>Vid. KAMIBES, Kristin. Et al. Op. cit., p- 1.

parecieran insuficientes ya que dichos sectores, algunas ocasiones persiguen finalidades que perjudican a las clases bajas.

#### 1.4 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Como ya se tiene en entendido con anterioridad, el servicio público es prestado por la autoridad e inclusive por los particulares para su satisfacción, tal y como lo es el transporte público el cual se puede definir como "la acción de trasladar bienes o personas de un lugar a otro, efectuando por distintos medios; terrestres, aéreos o marítimos lo que permite la existencia de comunicaciones entre personas..."<sup>19</sup>.

Por lo general, el transporte es concesionado a particulares con base en las atribuciones que tiene la Secretaría de Transportes del Estado de México, la cual establece las rutas de transporte para asegurar la comunicación confiable, segura y a precios accesibles; además dicho servicio lo "presta el gobierno del Estado de México a través de personas físicas o sociedades mercantiles, conforme lo establece la normatividad jurídica de la entidad, pudiendo ser regular o discrecional, según los diversos tipos, formas y modalidades establecidas"<sup>20</sup>.

Siendo estas modalidades de tres tipos según el uso que tenga el ámbito en que circulan:

- Por lo que traslada, puede de ser de personas, animales o carga en general.
- Por la ruta que cubre urbanos y suburbanos.
- Por el número de personas colectivo o individual.<sup>21</sup>

Este tipo de servicio "se soporta gracias al pago de tarifas de viajeros y subvenciones públicas"<sup>22</sup>. Cuotas establecidas mediante criterios de la

---

<sup>19</sup> AÑORVE BAÑOS, Manuel, Op cit., p.100.

<sup>20</sup> GACETA DE GOBIERNO, Acuerdo de la Secretaría de Transporte por el que se publica la norma técnica que fija las bases para determinar las tarifas del servicio público de transporte en sus diversas modalidades, sección tercera, número 7, Toluca, lunes 12 de enero de 2004.p-4.

<sup>21</sup> AÑORVE BAÑOS, Manuel, Op cit, p-276

Secretaría de Transporte del Estado de México y, que es el pago por el viaje o traslado de lugar a lugar.

Al ser un servicio concesionado "...las autoridades...deberán asegurarse de que sea proporcionado a la comunidad con eficacia y dentro de su nivel económico"<sup>23</sup>. Al respecto se puede aseverar que no siempre se actúa en relación al nivel económico de la zona en la cual se presta dicho servicio, como se ha visto en la actualidad con el aumento tarifario desproporcional.

Cabe destacar que en muchas ocasiones el transporte público no esta reglamentado adecuadamente, ya que existen mayor porcentaje de unidades que no cumplen con los requisitos que la Secretaría de Transportes refiere para que funcionen de manera regular, funcionando como unidades de transporte no autorizadas.

## 1.5 NORMAS TÉCNICAS

El Código Administrativo del Estado de México establece en su numeral 1.31 párrafo segundo la definición de norma técnica el cual a la letra dice:

“Artículo 1.31.-...

Las normas técnicas son disposiciones administrativas de carácter general consistentes en regulaciones técnicas, directrices, características y prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, establecimiento, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación.”

Regulan la manera en la cual se va a llevar acabo determinado trabajo o investigación, entonces, se deduce que una norma técnica establecer la metodología que permita determinar de manera mas precisa un tema de estudio de interés general y que es expedida por la autoridad para una mejor observancia en su tarea y de la aplicación de sus facultades, logrando así el cumplimiento de su finalidad.

---

<sup>22</sup> AÑORVE BAÑOS, Manuel, Op cit, p-276.

<sup>23</sup> Ibidem, p-101.

## 1.6 TARIFA

La tarifa es la una cuota que debe de ser pagada por el usuario que goza del servicio de transporte público es por ello que se considera como “el precio unitario que se paga por la utilización de un servicio público de transporte general, arrastre, y salvamento, depósito de vehículos y de servicios conexos; cuyo valor se determina en relación al área geográfica en donde se aplique”<sup>24</sup>. De igual manera el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México en su numeral 90 nos da la definición de tarifa, el cual a la letra dice:

“Artículo 90.- Para los efectos de este Reglamento, se entiende por tarifa el precio que el usuario deberá pagar por la utilización de los servicios públicos regulados en este Reglamento.”

La cual es por el concepto de la utilización de este medio y la cual va a cubrir determinada distancia, siendo que dicha tarifa puede variar según sea la distancia a recorrer, no siendo una tarifa constante sino cambia en relación al kilómetro recorrido. Tal y como lo define el mismo artículo 90 del Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México las cuales pueden ser:

- Para servicio regular de pasaje:
  - a) Tarifa general: La que se paga por todo el recorrido de la misma ruta.
  - b) Tarifa diferenciada: La que se paga por cada punto intermedio del recorrido de la misma ruta.

---

<sup>24</sup> Gaceta de Gobierno, op. Cit., p-4.

c) Tarifa especial: La que se paga por el recorrido de dos o más rutas en esta deben expedirse boletos de destino múltiple.

➤ Para servicio discrecional individual en automóvil de alquiler:

a) Tarifa fija: La que se autoriza que se paga por el servicio cualquiera que sea el recorrido que se realice dentro de una misma área geográfica.

b) Tarifa concéntrica: La que se paga por el servicio conforme a regiones determinadas dentro de una misma área geográfica.

c) Tarifa por servicio medido: La que se paga por el servicio, en base a medición de tiempo-recorrido, a través de aparatos instalados en cada vehículo y cuya lectura esta a disposición del usuario.

Este tipo de tarifa depende del vehiculó que se utilice colectivos, taxis y de la distancia recorrida por el usuario.

## 1.7 PIRÁMIDE TARIFARIA

Se puede definir como aquella lista de precios que se ponen a la vista del particular en la cual marca el kilometraje, recorrido y el precio a pagar por el usuario, al igual que los lugares a recorrer, debiendo de estar autorizada por la Secretaría de Transportes del Estado de México y firmada por el delegado regional de la zona. Siendo que es un documento público, prueba para el concesionario del precio actual de las tarifas por cualquier inconformidad del usuario y sin la cual no podrán cobrar las cuotas autorizadas legalmente. En la actualidad dicha tabla esta es la siguiente:



GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO SECRETARÍA DE TRANSPORTE BICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA DE MEXICO Compromiso Gobierno que cumple

DERROTERO: CHALCO - SANTA MARTHA  
 EMPRESA DE LA EMPRESA: TRANSPORTES CHALCO 34, S.A. DE C.V.  
 DELEGACIÓN REGIONAL: NEZAHUALCOYOTL  
 MODELO AUTORIZADO: COMBI-URVAN-EUROVAN  
 METROS RECORRIDOS: 33 KMS. MAS 820 MTS.

TARIFA AUTORIZADA  
 SECRETARÍA DE TRANSPORTE SECRETARÍA DE TRANSPORTE  
 DE 0 A 5 KM \$ 7.00  
 KM. ADICIONAL \$ 0.16

PIRÁMIDE TARIFARIA  
 DERROTERO : AUTRUT070048 CHALCO - SANTA MARTHA

3.350	7.00	ZAPATA											
7.520	7.50	7.00	COCOS										
10.920	8.00	7.50	7.00	STA. BARBARA									
11.420	8.00	8.00	7.50	7.00	EL SEGUNDO								
12.920	8.50	8.50	8.00	7.50	7.00	F. JOSE DE LA MORA							
14.120	8.50	8.50	8.00	7.50	7.00	7.00	AYOTLA						
15.070	8.50	8.50	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	IZCALLI					
16.470	9.00	9.00	8.50	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	TLALPIZAHUAC				
17.620	9.00	9.00	8.50	8.00	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	TUBO AZUL			
19.420	9.50	9.50	9.00	8.00	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	TALLERES			
22.820	10.00	10.00	9.50	8.50	8.50	8.00	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	OLIMPIA	
23.820	10.00	10.00	9.50	8.50	8.50	8.00	8.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00	REYES COMERCIAL METRO STA. MARTHA

SELO ITEM VoBo DELEGADO REGIONAL SELLO DELEGACION

QUEJAS Y SUGERENCIAS: 53 66 82 00

14-Abr-10 5:26 p.m.

3.350	7.00	ZAPATA											
7.520	7.50	7.00	COCOS										
10.920	8.00	7.50	7.00	STA. BARBARA									
11.420	8.00	8.00	7.50	7.00	EL SEGUNDO								
12.920	8.50	8.50	8.00	7.50	7.00	F. JOSE DE LA MORA							
14.120	8.50	8.50	8.00	7.50	7.00	7.00	AYOTLA						
15.070	8.50	8.50	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	IZCALLI					
16.470	9.00	9.00	8.50	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	TLALPIZAHUAC				
17.620	9.00	9.00	8.50	8.00	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	TUBO AZUL			
19.420	9.50	9.50	9.00	8.00	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	7.00	TALLERES		
22.820	10.00	10.00	9.50	8.50	8.50	8.00	8.00	7.50	7.00	7.00	7.00	C	
23.820	10.00	10.00	9.50	8.50	8.50	8.00	8.00	7.50	7.50	7.00	7.00	7.00	C

EM VoBo DELEGADO REGIONAL

14-Abr-10 5:26 p.m.

Fuente Secretaría de Transporte del Estado de México  
 Fecha y hora: 14 de abril de 2010, 5:26 pm

## CAPÍTULO 2

### REGULACIÓN JURÍDICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO Y EL MÉTODO PARA EL AUMENTAR LAS TARIFAS

#### 2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADO UNIDOS MEXICANOS

La Constitución Política es la unidad fundamental del ordenamiento jurídico del país, da origen a la ley de todas las entidades federativas, sentando las reglas de creación de los distintos órganos de gobierno encargados de cumplir con diferentes funciones dentro de la Nación. Para auxiliar al ejecutivo federal logrando una mejor administración en los objetivos del país, sirviendo de guía para que cada entidad federativa realice su propia estructura o de la prestación de servicios a su población, como lo es el transporte público, tal y como lo expresa el artículo 115 fracción III, párrafo segundo de la Constitución Federal el cual a la letra indica:

“Artículo 115.-...

...

III.- Los Municipios tendrán a su cargo funciones y servicios públicos siguientes:

...

Los municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la mas eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan...”

Al ser parte de la estructura de los Estados, los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan. En este caso y tratándose de la asociación de municipios de dos o más Estados, deberán contar con la aprobación de las legislaturas de las entidades federativas respectivas. Asimismo, cuando a juicio del ayuntamiento respectivo sea necesario, podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o a través del organismo

correspondiente, se haga cargo en forma temporal de algunos de ellos, o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio municipio. La Constitución menciona las facultades que tienen dentro de las prestaciones de servicios públicos, tal es el caso del transporte público, el cual cubre con las necesidades de la colectividad.

## 2.2 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO

Todas las entidades federativas tienen su propia Constitución, la cual no deberá contrariar a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, siendo semejantes en su estructura, toma como base nuestra ley suprema. La constitución Política del Estado Libre y Soberano de México da origen a las instituciones que se encargaran del servicio de transporte público como lo refiere en artículo 78 el cual a la letra dicen:

“Artículo 78.- Para el despacho de los asuntos que la presente Constitución le encomienda, el Ejecutivo contará con las dependencias y los organismos auxiliares que las disposiciones legales establezcan.”

Está Constitución delega las funciones del Ejecutivo para satisfacer las necesidades de sus gobernados en Secretarías de Estado, siendo el fundamento legal de la Secretaría de Transporte del Estado de México, facultades que están delimitadas, como lo refiere el artículo 143 el cual a la letra dice:

“Artículo 143.- Las autoridades del Estado sólo tienen las facultades que expresamente les confieren las leyes y otros ordenamientos jurídicos.”

La Secretaría de Transporte, se rige por su propia normatividad para cumplir con sus funciones en la cual se mencionaran tanto su estructura orgánica como las funciones de cada departamento que la integran, con la finalidad de que preste un mejor servicio a la población mexiquense. La ley que rige esta dependencia es el Código Administrativo del Estado de México, ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, el Reglamento Interno de la Secretaría de Transporte Público del Estado de México y el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.

### 2.3 LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE MÉXICO

La presente ley expresa las bases mediante las cuales se va a llevar la organización del Estado de México, mencionando dentro su artículo 19, párrafo primero, fracción XIV a la Secretaría de Transportes, el cual a la letra reza:

“Artículo 19.- Para el estudio, planeación y despacho de los asuntos, en los diversos ramos de la Administración Pública del Estado, auxiliarán al Titular del Ejecutivo las siguientes dependencias:

...

XIV. Secretaría de Transporte;...”

Fundamento jurídico de la creación de la Secretaría de Transporte en el Estado de México, cuyo fin primordial es apoyar al ejecutivo federal en los asuntos relativos al servicio público y así, propiciar un desarrollo integral en éste, con las facultades que marca su numeral 33 de la misma ley. Dichas facultades están encaminadas a un desarrollo general del transporte público en el Estado de México con las cuales se va a lograr un mejor desarrollo y una mejor aplicación de toda norma, circulación y, pago tarifario por parte de los particulares, fomentando así su uso adecuado y la prestación del servicio de manera más confiable alcanzando de esta manera un mayor resultado en sus objetivos tanto para la secretaría como para el usuario.

## 2.4 CÓDIGO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO DE MÉXICO

El referido Código en su estructura indica las bases y normas por las cuales se debe de regir toda entidad gubernamental del Estado de México, así lo refiere el artículo 14 el cual a la letra dice:

“Artículo 1.4.- La aplicación de este Código corresponde al Gobernador del Estado y a los ayuntamientos de los municipios de la entidad, en sus respectivas competencias, quienes actuarán directamente o a través de sus dependencias y organismos auxiliares, en los términos de este ordenamiento, las leyes orgánicas de la Administración Pública del Estado de México y Municipal del Estado de México y los reglamentos correspondientes.”

Por lo consiguiente, este código sienta las bases de funcionamiento de la Secretaría de Transporte del Estado de México y, los pasos a seguir por medio del cual debe de expedir una de las facultades que debe de implementar en cuestiones de transporte para mayor eficacia en su ejecución, como lo son las normas técnicas, utilizadas por la Secretaría para realizar estudios, así lo refiere el artículo 1.5 párrafo primero, fracción IV del presente Código el cual a la letra dice:

“Artículo 1.5.- Son atribuciones de las autoridades estatales y municipales a que se refiere este Código, en las materias que les corresponde aplicar:

...

IV. Expedir normas técnicas en los casos previstos en este Código y realizar, directamente o a través de terceros autorizados, la evaluación de conformidad. La expedición de una norma técnica estará reservada a las dependencias de la administración pública estatal...

”

Del dispositivo anterior, se desprenden el artículo 1.31, el cual da la definición de las normas técnicas y de las cuales en el artículo 1.32 indica cual

es la forma que deben de tener groso modo, dichos requisitos son los siguientes:

- La denominación de la norma y su clave o código, así como las finalidades de la misma.
- La identificación del producto.
- Las especificaciones y características que correspondan servicio o método en razón de su finalidad.
- Los métodos de prueba aplicables en relación con la norma y, en su caso, los de muestreo.
- La mención sobre si es obligatorio contar con una evaluación de conformidad y, el procedimiento para realizarla y la periodicidad con que debe hacerse dicha evaluación. Por evaluación de conformidad se entiende la determinación del grado de cumplimiento con una norma técnica.
- El grado de concordancia con normas y lineamientos y normas mexicanas tomadas como base para su elaboración.
- La bibliografía que corresponda a la norma.
- La mención de las autoridades que vigilarán el cumplimiento de las normas cuando exista concurrencia de competencias.
- Las otras menciones que se consideren convenientes para la debida comprensión y alcance de la norma.

Estos son los requisitos de forma que deben de cumplir las mencionadas normas para que sea más fiable el estudio a realizar por la Secretaría de Transporte, mismos que no debe dejar afuera para que se identifiquen las características del estudio que se debe de realizar. De igual forma el artículo 1.33 menciona quienes son los encargados de elaborarlas ejerciendo todas sus atribuciones, las dependencias y organismos auxiliares, a quienes ha de corresponder en este caso la prestación de un servicio de transporte, logrando así con la finalidad de un transporte seguro, eficiente y de calidad (artículo 7.2, fracción II); de igual manera expresa la clasificación del transporte público como

lo es el de pasajeros, de carga, mixto, particular y, aquellos utilizados por las dependencias de gobierno (artículo 7.24).

El transporte de pasajeros de carácter colectivo, es uno que la mayoría de los mexiquenses utiliza, se desplazan de su lugar de residencia a su trabajo ya que es uno de los medios de los cuales mas depende la población, servicio público de transporte el cual se considera de utilidad pública, general, de operación, explotación y de prestación, si bien es la Secretaría de Transporte, a quien corresponden las atribuciones relativas al transporte público, así como la regulación del servicio de pago tarifario anticipado y la operación de Centros de Gestión y Control Común, de los mismos esta función la delega a particulares mediante la concesión.

## 2.5 REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO

El presente Reglamento tiene por objeto regular la organización y el funcionamiento de la Secretaría de Transporte, la cual tiene a su cargo vigilar la adecuada prestación del servicio del transporte público, autorización de tarifas; mediante estudio realizado para su incremento, tomando en cuenta las situaciones Socioeconómicas de la población.

El Reglamento Interior de la Secretaría de transporte del Estado de México refiere en su artículo 2 que tendrá a cargo el despacho de los asuntos que le encomienda la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, el Código Administrativo del Estado de México, el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, así como los que expide el Ejecutivo estatal en el ámbito de su competencia, trabajando de manera coordinada con la Secretaría de Comunicaciones del Estado, logrando un mayor avance en la infraestructura y prestación del servicio. Auxiliándose de las unidades administrativas básicas, artículo 3, para un mejor desarrollo de sus funciones a fin de establecer una adecuada distribución del trabajo y dar mayor certeza jurídica a los particulares y para ello la presente ley da las bases para

una mayor concordancia de sus facultades trabajando de manera coordinada; en materia de transporte público tendrá la facultad de dictar las normas adecuadas en materia tarifaria.

El Reglamento Interior de la Secretaría de Transporte del Estado de México, se vislumbra con una naturaleza de orden de servicios públicos encaminada al transporte público y, los integrantes de la secretaría estarán capacitados para intervenir en esta materia trabajando de forma adecuada y conjunta para que así se celebren acuerdos que tengan una mayor efectividad.

## 2.6 REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS CONEXOS DEL ESTADO DE MEXICO

Esta ley, al igual que, el Reglamento Interior de la Secretaría de Transporte del Estado de México, regula en su estructura algunas de las especificaciones que debe seguir toda norma creada para cumplir el aumento tarifario. Partiendo de las disposiciones generales tal y como lo enmarca el artículo 1º en cual a la letra dice:

“Artículo 1.- Las disposiciones del presente Reglamento son de orden público e interés general y tienen por objeto regular el servicio público de transporte...”

El dispositivo anterior, hace mención a una de las características del transporte, siendo de orden público, entendiéndose que es obligación de las autoridades prestar dicho servicio público por medio de su organismo competente, llamados subdelegaciones regionales y, con las condiciones que han de marcarse la ley, de esta manera es de prominente interés general al beneficiar a todo gobernado propiciando un desarrollo integral de la sociedad.

Además, en el artículo 4º expresa que el servicio de transporte recae de igual manera en el Ejecutivo del Estado de México este auxiliándose de la Secretaría, el cual a la letra reza:



“Artículo 4.- Corresponde al Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, la interpretación y aplicación del presente Reglamento, así como la vigilancia de su debida observancia.”

La interpretación y aplicación Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México le corresponde a la Secretaría por ser un órgano auxiliar del ejecutivo, sin dejar de hacer mención de que el Gobernador del Estado podrá realizar las observaciones que sean pertinentes en algunas de las decisiones de esta dependencia para que no se vayan afectar intereses de los ciudadanos.

El medio por del cual se vale la Secretaría de para cumplir con sus funciones son las *normas técnicas*, así lo refiere el artículo 5º de la presente ley, el cual menciona que podrá dictarlas en materias de transporte público, arrastre, salvamento y depósito de vehículos, así como de servicios conexos, cuyo objeto sea determinar las reglas de construcción, operación, mantenimiento, rehabilitación y ampliación de los servicios de transporte masivo o de alta capacidad, en base en estudios técnicos, administrativos o jurídicos haciendo su respectiva publicación en la Gaceta del Gobierno.

Dichas normas técnicas, en materia tarifaria definirán y conducirán los estudios pertinentes y necesarios para determinar el incremento de manera adecuada con base a las necesidades de los concesionarios o permisionarios. Siendo aprobadas por la Secretaría de Transporte de Estado de México. El precio de las tarifas del transporte público se va a determinar tomando en cuenta las características que contenga en el estudio autorizado por las normas técnicas entre los que se encuentran:

- Sueldos y salarios.
- Combustible.
- Lubricantes.
- Mantenimiento preventivo y correctivo.

- Llantas.
- Reparación de carrocería.
- Seguros de responsabilidad.
- Impuestos y derechos directos.
- Gastos de administración.
- Depreciación de equipo.
- Utilidad.
- Fondo de liquidación de personal.

El referido estudio se va a realizar por el Instituto del Transporte del Estado de México, como órgano desconcentrado de la Secretaría, cuyo objeto es la investigación, elaboración de estudios, modernización y desarrollo de los sistemas de transportación pública en la entidad, operando bajo un sistema de participación y consulta permanente con los sectores participantes en el transporte y los usuarios.

Los estudios realizados para determinar la autorización de tarifas serán realizados por el Instituto del transporte el cual en sus actos los cuales tendrán la naturaleza que enmarcar en el artículo 147 del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México el cual a la letra dice:

“Artículo 147.- Los actos que emita el Instituto no constituyen actos administrativos decisorios, y serán de las siguientes clases:

I. Dictámenes: aquellos que con tal carácter emita conforme a este Reglamento.

II. Opiniones: todo desahogo de consulta que le sea cursada por la autoridad de transporte.

III. Propuestas: las conclusiones o resultados de su actividad de investigación.

IV. Laudos: Los que resulten de la instrucción de procedimientos arbitrales respecto de las contiendas internas de un mismo concesionario, entre diversos concesionarios, o entre éstos y terceras personas. Los laudos constituirán un acto decisorio sólo en lo que afecte los derechos privados de los particulares, si el mismo versare sobre derechos de concesiones o permisos, deberá ser ratificado por la autoridad

de transporte, correspondiendo a esta la ejecución de esa parte de laudo.”

En materia tarifaria, serán dictámenes emanados del estudio realizado por el Instituto para determinar el alza de tarifas en base a las características planteadas por el mismo reglamento y, sujetándose a las bases del presente reglamento.

## CAPÍTULO 3

### INEXISTENCIA DE UN MÉTODO EFICIENTE EN LA AUTORIZACIÓN DEL AUMENTO TARIFARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO

#### 3.1 CRÍTICA AL MÉTODO POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL INCREMENTO A LA TARIFA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO

El encargado de realizar el estudio en materia tarifaria es la Secretaría de Transporte del Estado de México, auxiliada por el Instituto del Transporte del Estado de México y de igual manera solicitando apoyo a un tercero. Dicha investigación se sustenta "...en la obtención, en los valores de variables de índole operativa, económica, y financiera, cuya finalidad es la de satisfacer las necesidades sociales de transporte con eficiencia, calidad y el cobro de tarifas accesibles..."<sup>25</sup>.

El aspecto económico se refiere al análisis de los gastos de insumos hechos para mantener los medios con los cuales se presta el servicio del transporte público, sin hacer mención al de los usuarios, ya que, de igual manera se han incrementado los gastos de estos. Su finalidad de satisfacer necesidades sociales se puede ver repercutida, por que provoca la disminución de los ingresos de las familias, cumpliendo con el transporte y quitando ganancias a los mexiquenses; a pesar del poco aumento al salario mínimo.

Sin embargo, al ser un servicio deberá estar prestado con eficiencia, con este término se manifiesta que deberá ser prestado de la manera más óptima cumpliendo solo su fin, que es el traslado de personas, sí cumple, pero no de la manera mas óptima por la frecuencias de este medio y las malas condiciones de los vehículos asemejándolo mas que a un transporte de pasajeros a un transporte de animales por el trato tan mal que prestan los encargados del

---

<sup>25</sup> GACETA DE GOBIERNO, op. cit. p.5.

servicio, inclusive la “Secretaría de Transporte ha retenido 2,914 vehículos de pasajeros que no acatan ni reglamentos ni ley; son inseguros e ineficientes...”<sup>26</sup>; la calidad, del servicio y como se va a prestar, con los medios adecuados, acondicionados y atención respetuosa, este punto deja mucho que decir solo hay que ver que cualquier unidad puede ser transporte público, no se establecen las condiciones de estos, ni el tipo de vehículos acondicionados para prestarlo, solo hay que ver la condición de las unidades vigentes, están en muy mal estado y muchas ya agotaron su tiempo de vida para este funcionamiento; mediante el pago de tarifas accesibles, para los usuarios, sin embargo, el gobierno no toma en cuenta las diferentes condiciones en materia adquisitiva de las familias mexiquenses, encontrando divergencia entre lo que el gobierno cree que es accesible así como lo que es para el particular accesible, se caería en una incongruencia con este estudio, al no tener una misma perspectiva.

Referente a las generalidades expedidas por la Secretaría de Transportes en la Gaceta de Gobierno en el año dos mil cuatro, existe divergencia en cuanto a la situación actual del transporte público y con la falta de estudio de las zonas en las cuales se va a incrementar la tarifa, por considerar el servicio que se presta eficiente, de calidad y con cuotas accesibles.

Los mencionados factores cuya finalidad es garantizar una “...retribución a la inversión realizada y establecer los elementos para un sano desarrollo económico...”<sup>27</sup>. Retribución que si es real, sí no fuese negocio el transporte concesionado, no se estaría en la actualidad con una población de vehículos que rebasa la demanda de los usuarios, siendo realista ¡si ganan!, aun teniendo *mucho gastos*, obtendrían más si se quitaran a las unidades no autorizadas. En cuanto al desarrollo económico sano, se tendrían que ver, cual es el desarrollo real y a quien beneficia, cuando las alusiones hechas por los usuarios son “...

---

<sup>26</sup> SECRETARIA DE TRANSPORTE, <http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/transporte>, de fecha 21 de marzo de 2010, México”, 13:55pm.

<sup>27</sup> GACETA DE GOBIERNO, Op. cit. p.5.

que podemos hacer...” necesitamos ir a trabajar, ni modo a apretarnos mas el cinturón...”, estos no se benefician son los que mas pierden, las agrupaciones de transportistas, empezando con sus líderes son los remunerados.

Es evidente que “...la toma de decisiones en materia de tarifas... se realiza sobre la información que proporcionen los prestadores de servicio...”<sup>28</sup>, esos datos serán valorados por el Instituto de Transporte como órgano auxiliar, el cual es el encargado de llevar acabo la valoración de los datos presentados por los concesionarios, en base a un análisis mediante la sistematización del proceso metodológico agilizando el análisis de costos de los parámetros operativos y de rendimiento, conllevando a la normalización y especificación tarifaria.

Sin embargo, dicha información será presentada por los representantes de las agrupaciones (cooperativa) en las cuales se aportan los medios de trabajo por lo que los socios tienen la facultad de dar a trabajar sus unidades o trabajarlas ellos mismos, dicha información estará basada en:

- Costos
- Ingresos
- Eficiencia

En cuanto a la eficiencia como ya se menciona no debería de ser tomada en cuenta, por el momento, siendo que hasta que no se normalice este servicio este punto seria mejor catalogarlo como condicional dependiendo de la ruta. La Secretaría de Transportes incorpora en la propuesta de fijación, revisión y modificación tarifaria, el dictamen que emita el Instituto de Transporte en base al estudio técnico preliminar, este sustentado en la información presentada por la parte, incluyendo la información del desempeño y costos de operación. Los costos de operación se basarán en todos los insumos que son necesarios para las unidades para un buen funcionamiento, es el caso del combustible el principal de los factores a tomar para el aumento tarifario, este ha sufrido gran

---

<sup>28</sup> idem

incremento en la actualidad por la decisión del gobierno federal de quitarle el subsidio<sup>29</sup> y, es la sangre con la cual se mueven los vehículos de auto transporte.

El Instituto de Transporte se basa para realizar su estudio en la normatividad que lo rige en su competencia, siguiendo los lineamientos que para tal efecto la Secretaría de Transportes del Estado de México dicte en base a normas técnicas, las cuales incluirán una descripción de la materia a investigar, los puntos a estudiar, el método a utilizar y las fórmulas a aplicar la cual en la actualidad sigue siendo la siguiente:

La expresión tarifaria=  $((CTV+CTF)+\& (CTV+CTF))/U$ <sup>30</sup>

Tarifa	Tarifa del transporte expresado en pesos.
&	% utilidad.
CTV	costo total variable por kilómetro.
CTF	costo total fijo por kilómetro.
U	usuarios por kilómetro.

Esta expresión ayuda en el estudio que se va a realizar, mediante métodos de cálculo, muestra y muestreo siendo que tienen de base ciencias exactas para definir de manera mas cercana a la realidad las condiciones aptas para determinar el aumento tarifario. De la aplicación del proceso se elabora un reporte que deberá incluir el nombre del concesionario, sencillamente para cuestiones de trámite se le denominara con la razón social de la empresa o agrupación, el tipo de vehículo, el número de vehículos que aplica la tarifa, volumen de usuarios (siendo un aproximado, siendo que varia de época, hora y lugar) y la fecha de aprobación.

---

<sup>29</sup> Subsidio Asignación que el Gobierno Federal otorga para el desarrollo de actividades prioritarias de interés general, a través de las dependencias y entidades a los diferentes sectores de la sociedad, con el propósito de: apoyar sus operaciones; mantener los niveles en los precios; apoyar el consumo, la distribución y comercialización de los bienes; motivar la inversión; cubrir impactos financieros; así como para el fomento de las actividades agropecuarias, industriales o de servicios. Estos subsidios se otorgan mediante la asignación directa de recursos o a través de estímulos fiscales.

<sup>30</sup> idem

Durante la aplicación de las tarifas a los usuarios, se lleva a cabo una "...revisión y análisis con base en un muestreo para observar e identificar el nivel de cumplimiento de las tarifas acordadas y el informe es parte de los análisis para la siguiente revisión tarifario..."<sup>31</sup> se tiene que hacer hincapié en cuanto hace a este punto visto que existen épocas en las cuales se anega la ciudad y las tarifas no son respetadas por los transportistas subiendo hasta en un 100% el uso del transporte, tal fue el caso de las anegaciones del pasado mes de febrero en los cuales las tarifas se incrementaron en el paradero de Santa Martha el cual paso de \$5.50 a \$20.00 general, sin medición de kilometraje, esto en cuestiones naturales, pero que la ley no prevé, visto que en las tarifas no existe nota alguna en la cual se proporcione al usuario un excepción el cobro de tarifas por al motivo biológico, cierto es que tanto las unidades autorizadas e irregulares abusan de este evento, inclusive en días normales al no realizar la devolución del cambio de manera correcta y al cobrar demás por kilómetros recorridos, algo que las autoridades no observan en su estudio y que es perjudicial de manera progresiva en el particular y por desconocimiento de los usuarios.

En este tenor de ideas, la Secretaría de Transportes dicta normas técnicas que se aplican al caso previsto, con el objeto de garantizar el cumplimiento de esta finalidad.

Las normas técnicas son disposiciones administrativas de carácter general consistentes en regulaciones técnicas, directrices, características y prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, establecimiento, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación. Se aplicaran a todos en la región, sin distinción, salvo que se realice en cuestiones de calidad, como ya se dijo no cuentan muchas unidades con las condiciones para dar el servicio y, el gobierno habría de tener alternativas en el transporte público, pero la capacidad de los funcionarios de esta dependencia ha sido rebasado.

---

<sup>31</sup> GACETA DE GOBIERNO, Op. cit. p.7.



Estas normas al ser de carácter general benefician a todo aquel que lo solicite, siempre que compruebe ante la autoridad que expidió la norma, que se encuentra en los mismos supuestos de la autorización otorgada. Y para los que no, también no se presentan ante la autoridad a comprobar que están legalmente autorizada y por el solo hecho de dedicarse de manera regular, constante y en carácter de no autorizadas en esta actividad se catalogan con los mismos derechos que los transportistas reglamentados para subir sus tarifas, no es así, por que no se encuentran dentro de los supuestos de la Secretaría de Transporte.

### 3.2 FALTA DE UN MÉTODO EFICIENTE DE INVESTIGACIÓN SOCIOECONÓMICA PARA AUMENTAR LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO

Al aumentar las tarifas en el transporté público del Estado de México, se basa en una metodología sistematizada con un método de prueba y muestreo, considerando como exacto, teniendo sus puntos criticables, solo se basa en lo cuestiones técnicas y de administración, sin hacer un estudio adecuado de la situación económica de los afectados directamente en este rubro las familias mexiquenses, ya que son las que consumen el producto y que de igual forma, se ven perjudicados por el alza de precios, por ello se necesita implementar un método que sea mas eficiente puesto que el método actual abandona al usuario y sus aspectos económicos.

Se ve la inexistencia de un método eficiente ya que en la actualidad en el Estado de México, se toman decisiones a diestra y siniestra, sin hacer conciencia de que los gastos no solo se incrementan en los transportistas ya que son aspectos generalizados de la población, haciendo evidente la falta de un estudio socioeconómico de las zonas a incrementar el pasaje, en el cual se evidencie la capacidad real adquisitiva del usuario, visto que no se toman en cuenta estos aspectos en la toma de decisiones de la autoridad y, la cual ocasiona una disminución en el ingreso de los mexiquenses valorado objetivamente, siendo que la mayoría de las personas se trasladan a otras

regiones a realizar sus jornadas laborales incrementando así sus egresos, tampoco se valoró la situación precaria en la que viven algunas familias de las zonas que comprende el Estado de México, por hacer mención de una de ellas la zona III que comprende la zona de Chalco, Texcoco y Netzahualcóyotl, que cuentan con población que gana apenas el salario mínimo e inclusive no toma en cuenta a personas que no son dependientes económicamente de nadie y que subsisten gracias a sus trabajo , refiriendo con esto a las personas mayores de 60 años, estas últimas las cuales en años anteriores se les hacia un descuento de 50%, hoy simplemente son consideradas monetariamente capaces de pagar estas tarifas.

Así, es evidente la falta de un método eficiente que tenga un mejor panorama social y económico el cual no abandone a los gobernados del Estado de México, como se dice coloquialmente, a la buena de Dios. Se necesita un análisis para la oleada de alza de tarifas evitando repercusiones a las familias del Estado de México evitando con esto una disminución mas a sus ingresos que día a día se ven golpeados por alas decisiones de los gobernantes siendo que como objetivo principal es velar por los intereses de los gobernados, satisfaciendo sus necesidades, sin que nadie se enriquezca en perjuicio de otro tomando en cuenta el principio de equidad en este punto para su estudio, por ser igual de importante el usuario que el concesionario o permisionario, todos deben ser escuchados por el servidor público viendo la capacidad económica, tomando mejores decisiones, obteniendo mejores resultados en su investigación y, no convirtiéndose en inaplicable, inadmisible, con muestra de suma ignorancia cayendo en lo absurdo, no conociendo la situación actual social y económica del Valle de México , al no probar las afirmaciones hechas en el mes de febrero del año 2010 al mencionar en distintos periódicos de circulación nacional que las condiciones eran aptas para el aumento tarifario; los asuntos entre las agrupaciones y la autoridad están perjudicando a la colectividad dañando lo que es útil de inútil, por los excesos en los cuales se están cayendo.

### 3.3 FALTA DE UN LÍMITE TARIFARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO

Como se ha venido repitiendo el aumento tarifario se va a realizar mediante un estudio sistematizado y a solicitud de los concesionados; sin embargo, es cuestionable la falta de un tope tarifario que no se pueda rebasar, no existe actualmente y, visto que los factores que influyen directamente en el aumento tarifario son los gastos hechos por los concesionarios para la administración de sus medios de trabajo los cuales se han incrementado drásticamente, como los combustibles y autopartes, seguirán aumentando por la reducción de subsidios en el caso del combustible, lo que ocasionaría otro aumento a las tarifas afectando a los usuarios.

No se prevé un tope tarifario a alcanzar el cual no se pueda rebasar, pudiendo autorizar otro aumento de manera progresiva, siempre y cuando solo se cumpla con los requisitos de ley como lo es la previa solicitud; lo deja a consideración de las autoridades. Es cuestionable la falta de criterio social que se presenta en esta decisión arbitraria, podría subir cada vez mas el mínimo en el pasaje hasta considerándolo accesible como lo es el actual de \$7.00 hasta \$8.00 o \$10.00 según los criterios del gobierno estatal, violando así el principio de proporcionalidad debería de existir tal límite para frenar este aumento que parece incesante y que una vez que se llegue a tocar no se pueda rebozar evitando causar perjuicio en un futuro en la capacidad adquisitiva del particular reduciendo de tal manera sus ingresos los cuales podrían ser blindados por el establecimiento de este tope y que sea observado por los interesados con la finalidad de tener parámetros cercanos a la realidad que no afecten directamente a los usuarios.

Falta el límite tarifario a alcanzar para evitar distinción de clases actuando con equidad en la observancia de los parámetros que se observan en esta materia.

### 3.4 NECESIDAD DE APLICAR UN MÉTODO TRIANGULAR PARA SER MÁS EFICIENTE EN LA APLICACIÓN DEL AUMENTO TARIFARIO EN EL ESTADO DE MÉXICO

Este método es el ideal, para una correcta autorización de las tarifas en el Estado de México, proponiendo la aplicación de un método triangular el cual es una combinación de distintos métodos o técnicas diferentes para recolectar información sobre un tema y el cual es el mas adecuado para que se investigue de manera mas acertada la situación actual en el Estado de México, que no se base solamente en aspectos de prueba y muestreo, debiendo de implementarse *el sistema de encuesta*, dirigido a los habitantes del Estado de México para conocer los aspectos económicos de la población en la región del Estado de México y cuando estarían dispuestos a pagar por el servicio, viendo realmente el panorama social y económico que se deberá tomar en cuenta para el aumento tarifario en esta zona.

Este estudio socioeconómico de la población ayudará a tomar decisiones mas adecuadas, sin perjudicar al gobernado cumpliendo con la finalidad del estado que es garantizar el beneficio social y un desarrollo económico armónico entre sus habitantes.

Dicho estudio habrá de aplicarse mediante un censo en el cual cuestione en relación a ingresos, egresos y el tipo de gastos que tiene y de igual manera cuanto le queda para convivir, divertirse y para su esparcimiento familiar que es de igual importancia en nuestra sociedad actual.

De igual forma un *método analítico* en el cual se concatenen los datos obtenidos en los dos rubros a valorar, usuario y concesionario, para llegar a un mejor resultado, poniendo en la balanzas los aspectos por los cuales se requiere el aumento y las cuestiones económicas sociales del Estado de México logrando una decisión siendo equitativa y lo mas cercana a la realidad no violando así principios enmarcados por la ley como lo es la proporcionalidad.

### 3.5 IMPOSICIÓN DE LÍMITE TARIFARIO

Es evidente la inexistencia de un límite tarifario por lo que se propone que mediante la Secretaría de Transporte se llegue a un acuerdo en el cual se cree una circular para todas a las asociaciones o empresas de trasportistas en la cual se les informe la actual situación del país y los constantes incrementos a todas los rubros que afectan a todo por igual y, que dentro de sus facultades, otorgadas por el ejecutivo estatal, se llegue al acuerdo para el incremento tarifario, sin mediar condición o replica alguna la cual será de \$8.00 (ocho pesos 000/100), siendo suficiente para solventar gastos de administración e insumos para la correcta prestación del servicio del transporte público.

Considerando los gastos que se general por la administración de los medios con los cuales se presta el servicio, quedando rango de ganancias para los prestadores del transporte público garantizando así la remuneración y logrando a largo plazo la no violación del principio de proporcionalidad el cual hace referencia de que las personas deberán de contribuir no excediendo sus ingresos.

## CONCLUSIONES

PRIMERA. Es urgente, encontrar un método más adecuado para incrementar las tarifas, en la actualidad se ve la deficiencia de este método, afectando principalmente la capacidad adquisitiva de las familiar mexiquenses.

SEGUNDA. Es emergente, voltear a ver a los usuarios no solamente a los concesionarios aplicando el principio de equidad y de proporcionalidad que debe de ver todo gobernante al crear nuevas tarifas de cobro, olvidándose de trasgredir como siempre su nivel económico.

TERCERA. Urge, abandonar el estado de inequidad que se viene manejando; las dos partes son igualmente afectados y beneficiados en el rubro del Servicio de Transporte Público, gratifica al autorizado y beneficia a los habitantes del Estado de México.

CUARTA. Es urgente, la implementación de un método en el cual se tome en consideración las opiniones de los particulares, sumada a la de los concesionarios o permisionarios el cual no solo analice las características económicas de los segundos, sino que tome en cuenta la situación real, económica y social de los pobladores del Estado de México.

QUINTA. Urge, que el Estado no siga olvidando a los que por mandato constitucional representa, dándoles lo que es justo o mas cercano a lo que merecen, ya que son los que podrían aportar sugerencias para que se tomen decisiones mas apegadas a la realidad por ser los afectados directamente por decisiones estatales.

SEXTA. Resulta urgente, un estudio socioeconómico de la población provocando un ajuste en las tarifas, para evitar un incremento incesante en

este rubro visto que toda familia utiliza el sistema de transporte público, siendo que la mayoría del Valle de México funciona como dormitorio, por lo cual en los días laborales es más rentable el servicio público.

SÉPTIMA. Urge, implementar medidas más adecuadas y opiniones de los sectores de la población para buscar alternativas que no se basen solo en el aumento tarifario, tal es el caso de la eliminación de mas concesiones, mas vigilancia a las unidades, así como optar por quitar las unidades ilegales que se dedican a esta actividad.

OCTAVA. Resulta urgente, implementar medidas para crear un límite tarifario, el cual no se rebase por ninguna cuestión económica que se suscite en el país, visto que se esta a expensas de los incrementos en precios a insumos con la finalidad de que no se cree una cadenita que nunca termina.

NOVENA. Urge, llevar un estudio mas avanzado en todos los aspectos sociales de las zonas del Estado de México, con lo cual se obtendría un mejor resultado en la aplicación del método que autoriza el aumento a las cuotas del transporte público, beneficiando tanto a los transportistas como a los particulares, así como no ocasionando ningún detrimento al patrimonio de ambas partes, otorgando beneficios y no solo perjuicios a un solo.

## FUENTES CONSULTADAS

### DOCTRINA

- AÑORVE BAÑOS, Manuel, Servicios Públicos Municipales, Editorial Porrúa, México, 1998.
- FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, Derecho Administrativo (Servicios Públicos) Editorial Porrúa, México, 1995.
- KAMIBES, Kristin et al. Agua, electricidad y pobreza, ¿Quién se beneficia de los subsidios a los servicios públicos?, 1ª edición, Editorial Mayol, México, 2006.
- SERRANO TRIANA, Adolfo, II Fundamentos del Servicio Público, servicios de publicaciones facultad de derecho, Madrid, 1ª edición, 1990.

### METODOLOGÍA

- BRIBIESCA YAÑES, Rodolfo, Como iniciar y realizar trabajos de investigación en el área jurídica, división de ciencias sociales, 32ª edición, 2003.
- CENTENO FERNÁNDEZ, Javier Metodología y Técnica en el Proceso de la Investigación, derechos reservados, México, 1981.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Dora, Metodología del trabajo de investigación, Guía práctica, 1ª edición, Editorial Trillas, México, 1990.

### LEGISLATIVAS

- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO.
- CÓDIGO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO DE MÉXICO.



- LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE MÉXICO.
- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO.
- REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS CONEXOS DEL ESTADO DE MÉXICO.

#### ECONOGRÁFICAS

- Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Editorial Grijalbo, México, 1998.

#### HEMEROGRÁFICAS

- GACETA DE GOBIERNO, Acuerdo de la Secretaría de Transporte por el que se publica la norma técnica que fija las bases para determinar las tarifas del servicio público de transporte en sus diversas modalidades, sección tercera, número 7, Toluca, lunes 12 de enero de 2004.

#### ELECTRÓNICAS.

- Copyright 2008, <http://definicion.de/metodologia/>, 5/marzo/2010.
- SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO, Atribuciones y Funciones de la Secretaría de Transporte del Estado de México, <http://www.edomex.gob.mx/transporte>, 5/marzo/2010.