



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN

LICENCIATURA EN DERECHO

TRABAJO POR ESCRITO QUE
PRESENTA:

TANIA PATRICIA MORALES REYES

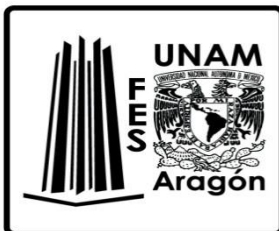
TEMA DEL TRABAJO:

“INSUFICIENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA
NORMATIVIDAD PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO EN
ECATEPEC DE MORELOS, ESTADO DE MÉXICO”

EN LA MODALIDAD DE “SEMINARIO DE TITULACIÓN COLECTIVA”

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO



Nezahualcóyotl, Estado de México,

de 2015.



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

**INSUFICIENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVIDAD PARA EL
TRANSPORTE PÚBLICO EN ECATEPEC DE MORELOS, ESTADO DE
MÉXICO.**

	Página
ÍNDICE.....	I
INTRODUCCIÓN.....	III

CAPÍTULO 1

NOCIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

1.1 DEFINICIÓN DE SERVICIO PÚBLICO Y SU CLASIFICACIÓN.....	1
1.2 EL TRANSPORTE PÚBLICO CONTEMPORÁNEO.....	4
1.4 SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.....	5
1.5 SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO.....	8
1.6 COORDINACIÓN DE TRANSPORTE Y VIALIDAD EN.....	10
ECATEPEC DE MORELOS, ESTADO DE MÉXICO.	

CAPÍTULO 2

REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS.....	13
UNIDOS MEXICANOS	
2.2 LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	14
2.3 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO..	16
DE MÉXICO	
2.4 REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS.....	16
CONEXOS DEL ESTADO DE MÉXICO	
2.4.1 Concesiones.....	17
2.4.1.1 Otorgamiento de las concesiones.....	17
2.4.1.2 Modificación de las concesiones	20

2.4.1.3 Extinción de las concesiones	22
2.4.2 Documentos Provisionales	
2.4.2.1 Expedición.....	23
2.4.2.2 Prohibición.....	25
2.4.3 Calidad de las unidades y del servicio.....	26

CAPÍTULO 3

INSUFICIENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

3.1 PROBLEMÁTICA.....	29
3.1.1 Escasez de calidad de las unidades.....	29
3.1.2 Calidad en el servicio.....	30
3.1.2.1 Falta de Capacitación.....	31
3.1.2.2 Exceso de Unidades.....	32
3.1.2.3 Informalidad.....	34
3.1.3 Cuotas y tarifas.....	35
3.2 PROPUESTA.....	38
CONCLUSIONES.....	40
FUENTES CONSULTADAS.....	42

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como finalidad dar a conocer la situación en que se encuentra el transporte público en Ecatepec de Morelos, Estado de México, el problema de este servicio se vive de manera permanente en este municipio, la sobrepoblación de transporte público concesionado origina problemas de circulación para los conductores de vehículos particulares al margen de que al parecer los conductores de dicho servicio no cuentan con ninguna cultura vial, su imprudencia origina accidentes al conducir en exceso de velocidad, además de ser muy agresivos con otros conductores e incluso con el mismo pasaje. Las unidades en ocasiones son vehículos hasta con una antigüedad de más de 15 años, en deplorable condición mecánica, muchas veces con olor al combustible que usan y con una higiene digna de un depósito de basura, permiten que en el vehículo haya una capacidad de personas mayor a la que soporta dicha unidad. Como consecuencia de todo lo anteriormente mencionado, las personas llegan tarde a su trabajo si hay demasiado tránsito o corren peligro sus vidas por el exceso de velocidad, al no haber ninguna clase de seguridad, se corre peligro, en el menor de los casos, de un asalto en los vehículos que circulan de manera informal, las personas que integran la población de la localidad viven de manera exaltada. De no existir una inadecuada regulación de dichos vehículos de transporte público pondrán en peligro permanente a la población en general.

Esta investigación se divide en tres capítulos; el primero es denominado **GENERALIDADES DEL SERVICIO PÚBLICO** y en él se estudia la definición de transporte público, así como la manera en que se clasifica, la situación en la que se encuentra actualmente y los organismos que regulan este servicio público.

En el capítulo 2 denominado **REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO** se analiza la normatividad que lo regula, considerando de manera federal a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a la Ley de

Caminos, Puentes y Autotransportes, así como de manera local la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y al Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del mismo Estado.

Finalmente, el capítulo 3 y parte medular del presente trabajo se denomina **INSUFICIENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO**, trata de la problemática que se tiene en el servicio público en mención que se genera por la inadecuada aplicación de la regulación, pues no se obliga a los concesionarios a mejorar sus unidades así como a capacitar al personal conductor de manera periódica, es un servicio de muy mala calidad; asimismo se manifiesta un gran descontrol en cuanto al número de unidades que operan en sus modalidades de taxis, combis y camiones, por lo cual el presente capítulo culmina con la propuesta hacia una posible solución, consistente en la creación de empresas certificadoras que supervisen y apliquen la normatividad a las concesiones destinadas a transporte público, otorgadas por la Secretaría de Transporte.

Para el desarrollo de la presente tesina se hizo uso de diversos métodos de investigación como son: el descriptivo, explicativo, analítico, deductivo, y el propositivo; en el primero de estos métodos se manifestó cómo se vive el día a día en el transporte público, la situación de los pasajeros en su travesía abordo de los vehículos en mal estado del transporte Ecatepense; en el método explicativo se expuso que el principal motivo de dicha situación es la inaplicabilidad de la legislación existente en materia de servicio público para el municipio mencionado con antelación; en el tercer método, analítico, se observaron mediante hechos verificables por los usuarios las posibles causales de la precaria situación en la que se encuentra el transporte mexiquense, la naturaleza que da origen a tal situación y los efectos que tienen los bienes semovientes tanto en vías públicas como en las personas que hacen uso de ellos; en el método deductivo se considera que la conclusión a la que se llega tiene su origen dentro del fundamento que debería regular al transporte público

en sí; finalmente se hace una propuesta, para el mejoramiento del tema tratado en el presente trabajo de investigación.

CAPÍTULO 1

NOCIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

La noción de servicio público es considerada una forma común en que se manifiesta la actividad administrativa a través de las atribuciones del Estado para suministrar servicios públicos.

La existencia de dichas prestaciones sociales por parte del Estado se han manifestado durante todas las épocas, no obstante tiene su origen en Francia entre los siglos XIX y XX en autoría de la denominada Escuela Realista de Burdeos.

Dichas prestaciones son de carácter fundamentalmente material y, tratan de procurar utilidades de las que pueden beneficiarse los individuos.¹

A partir de ello se puede indicar que el servicio público constituye una prestación de naturaleza esencial para la comunidad que debe prestarse de manera continua y garantizar que su acceso se dé en condiciones de igualdad hacia todos los individuos.

Las prestaciones no tienen por objeto satisfacer cualquier tipo de necesidades públicas, sino sólo aquellas que puedan calificarse de esenciales, primeramente la provisión de bienes o servicios necesarios para el desarrollo, como son las obras de infraestructura y comunicaciones, en segundo lugar la satisfacción de las necesidades sociales como la educación y la salud.

1.1 DEFINICIÓN DE SERVICIO PÚBLICO Y SU CLASIFICACIÓN

El jurista Andrés Serra Rojas mantiene la postura que la actividad administrativa tiene tres ramas:

- Procedimiento negativo de régimen de policía,
- Procedimiento llamado servicios públicos; y

¹ **Diccionario Jurídico Espasa**, Ed. Espasa, España, 2006, pág, 1308.

- La actividad administrativa en general.

A su vez existen cuatro modos de dicha actividad: Policía, Fomento, Servicio Público y Gestión Económica, sin embargo el objeto, estudio de este trabajo se enfoca específicamente al servicio público, éste es la actividad técnica o material directa o indirecta que tiene como fin satisfacer las necesidades de carácter general a través del Estado, mediante concesiones o por medio de los particulares sujeta a un régimen de derecho público.² Así, el tratadista Agustín Gordillo establece que la actividad estatal sólo puede considerarse servicio público en ciertos casos de la actividad de los órganos administrativos, aclara que no es necesario que la administración haga uso de sus propios medios y personal asumiendo la prestación del servicio público: “El servicio público puede ser prestado tanto directamente por la propia administración, como indirectamente a través de un concesionario y cuya gestión es asumida, ya por la administración directamente, ya por una persona o entidad por su encargo o con su colaboración.”³

En consideración a lo anterior se podría definir al Servicio Público como el servicio prestado por la administración pública de manera directa o indirecta para la satisfacción de un interés colectivo o general.

Ahora bien, definido el servicio público se debe mencionar la clasificación del tema que se trata, los servicios públicos para el maestro Andrés Serra Rojas se clasifican en Federales, Estatales Municipales e Internacionales. A su vez los subdivide en Federales:

- **Exclusivos.** Con el carácter de monopolio (petróleo, energía eléctrica, correos, telégrafos y banco único de emisión)
- **Concurrentes con los particulares.** A quienes concede el servicio público (servicios de radiodifusión y carreteras).

² SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, 8ª ed., Ed. Porrúa, México, 1977, pág. 393.

³ GORDILLO, Agustín, Tratado de Derecho Administrativo, 11ª ed., Ed. F.D.A, Argentina, 2013, pág. 400

- **Concurrentes con las demás Entidades Públicas.** Como es el caso de educación pública, el turismo, salubridad, caminos, entre otros.

Estatales:

- **Exclusivos.** aquellos que no sean federales y que deben ser regulados por las legislaturas de los Estados.
- **Concurrentes.** Los que pueden efectuarse en coordinación con la federación y/o con los municipios que se encuentran dentro de la circunscripción territorial del estado (por ejemplo educación pública y drenaje)

Municipales: Se denominan según el Centro de Estudios del Municipio Mexicano dependiente de la Secretaría de Gobernación.

- **Básicos:** Agua potable, drenaje, alcantarillado, calles, banquetas y alumbrado público.
- **Básicos Complementarios:** Servicio de limpia, mercados, centrales de abasto, educación, panteones y rastro.
- **De Seguridad:** Se incluyen la seguridad pública, tránsito y bomberos.
- **Los de Protección a la Comunidad y Bienestar Social:** Se encuentran representados por los servicios de salud, prevención de accidentes, protección contra la contaminación, comunicación social, animación municipal, patrimonio histórico, artístico y cultural y acción deportiva.⁴

El jurista Gabino Fraga hace especial referencia a la concesión por la naturaleza y efectos jurídico que ésta conlleva, "...es el acto por el cual se concede a un particular el manejo o explotación de un servicio público..."⁵

⁴ FERNANDEZ RUIZ, Jorge, Servicios Municipales, Instituto Nacional de la Administración Pública, A.C., págs. 122- 123.

⁵ FRAGA, Gabino, Derecho Administrativo, cuadragésima segunda ed., Ed. Porrúa, México, 2002, pág. 242.

Dentro de los servicios públicos municipales se estudiará exclusivamente el Transporte Público de Ecatepec de Morelos, Estado de México, específicamente encaminado a la concesión a particulares de unidades denominadas “microbuses”, “combis” y “taxis”.

1.2 EL TRANSPORTE PÚBLICO CONTEMPORÁNEO

El transporte público es aquel servicio a través del cual se traslada la población previo pago de una tarifa y llevado a cabo con rutas, paradas y horarios establecidos. Las grandes ciudades cuentan con los denominados microbuses, colectivos también llamados “combis” y taxis, además del transporte masivo ya sea superficial o subterráneo como el “Metro” o en el caso del Estado de México el “Mexibus” de reciente creación.

El transporte público tiene una gran importancia, pues el porcentaje de la población que depende de él para trasladarse no sólo para su lugar laboral si no para cumplir con sus compromisos sociales dependen de dicho transporte público.

En el Estado de México el servicio se presta mediante concesiones o permisos que otorga el propio Gobierno del Estado.

El artículo 12 del Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México⁶ menciona que el servicio público de transporte podrá ser regular o discrecional, entendiéndose por regular el que se encuentra sujeto a concesión o permiso con rutas fijas determinadas por la autoridad de transporte y discrecional el sujeto a concesión o permiso sin rutas fijas.

En el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, artículo 13⁷, se hace mención de las modalidades del servicio de

⁶ Gobierno del Estado de México, Reglamentos, disponible en: <http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/ESTADO%20DE%20MEXICO/Reglamentos/MEXREG091.pdf>, 27 de julio de 2014, 14:37 hrs.

⁷ Idem

transporte, las cuales son: Colectivo en el que se opera con vehículos tipo autobús o combis de capacidad de entre 11 y 26 pasajeros aproximadamente; Masivo, el que se opera en vías específicas, con rodamiento técnico especializado y con equipo vehicular especial. Cuando se opere sin las características antes indicadas, los vehículos deberán contar con cien o más asientos cada uno; tratándose de vehículos articulados dicha prescripción es aplicable a cada uno de los vehículos que se articulen, y Mixto el que se opera transportando en el mismo vehículo, pasaje y carga. Queda prohibido el servicio mixto cuando la carga por su naturaleza sea tóxica corrosiva, explosiva o de cualquier manera represente un peligro para el pasaje.

El Servicio discrecional de pasaje en las modalidades de: Individual en automóvil de alquiler de sitio, teniendo una base determinada por la autoridad de transporte, Individual en automóvil de alquiler de radio servicio, y se contratan a través del servicio telefónico o por cualquier otro medio electrónico de comunicación o en la base que tuvieren autorizada, debiendo contar con frecuencia de radio otorgada por el Gobierno Federal, Individual en automóvil de alquiler sin base realizan cobro de tarifa autorizada por cada servicio, no por pasajero, sin que tengan autorizada base alguna, ni puedan realizarla, estos tres servicios se operarán con vehículos de cuatro puertas, sin incluir la del portaequipaje, con un máximo de cinco asientos y un mínimo de cuatro asientos incluido el del operador y que realizan cobro de tarifa autorizada por cada servicio, no por pasajero.⁸

1.3 SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

En 1981 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), la cual se encargaba de carreteras, calzadas, ferrocarriles, correos, telégrafos, teléfonos y vías marítimas. A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) se le encomendó el desarrollo del autotransporte; la

⁸ BAUTISTA JIMÉNEZ, Flor, Concesión del Transporte Público Individual, Biblioteca Jurídica UNAM, págs. 235-237

construcción y conservación de la red ferroviaria nacional; el fortalecimiento de la operación del sistema portuario, el desarrollo del mercado marino a través de la ampliación y conservación de su infraestructura y equipamiento y por último, las actividades relacionadas con el ramo de la aeronáutica. En el decreto que reformó y adicionó la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el 29 de diciembre de 1982, la SCT además de las funciones que tenía encomendadas quedó a su cargo la construcción de las obras públicas, correspondiéndole en específico la construcción de los caminos y puentes federales y la cooperación con los gobiernos de los estados, la organización y control de las mejoras en los puertos y fronteras así como la construcción de aeropuertos federales.⁹

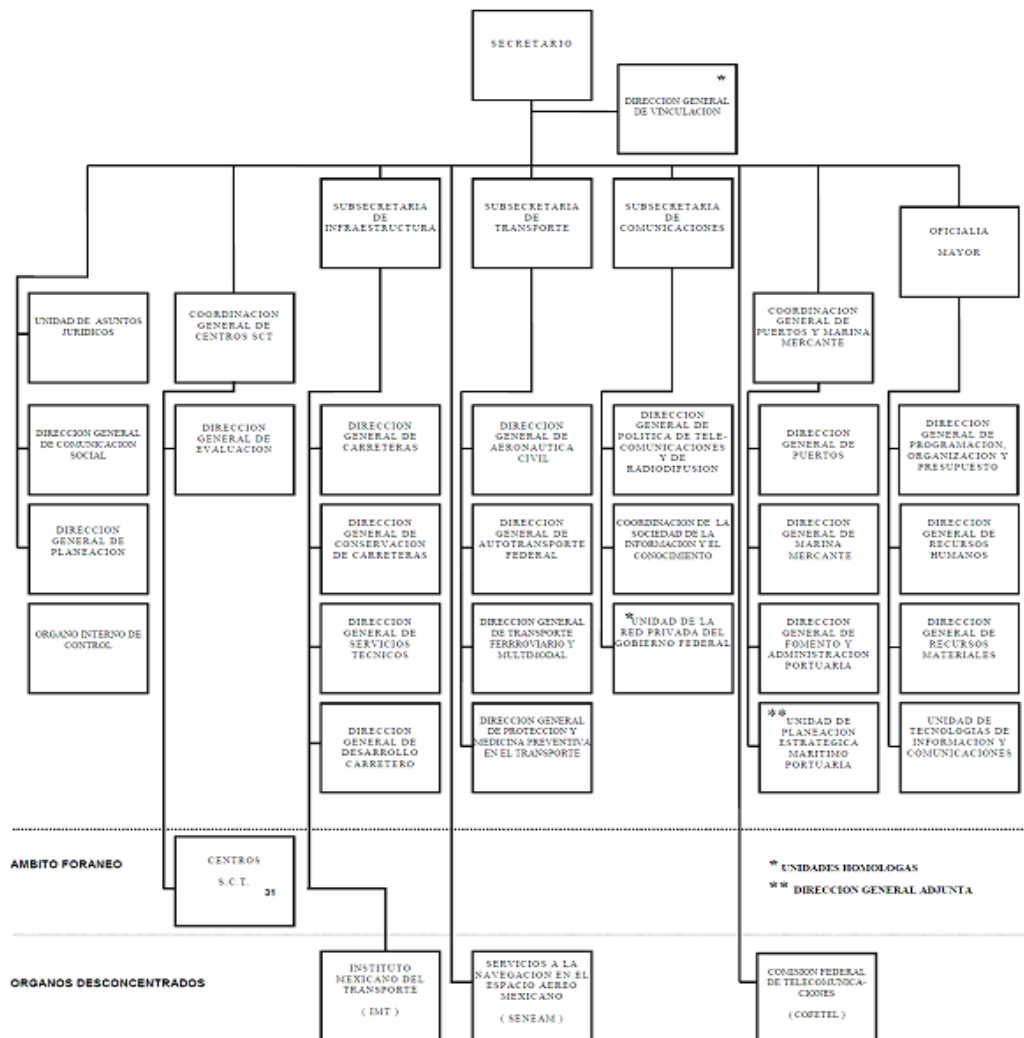
La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es una de las más importantes de la Administración Pública Federal, tanto por los recursos que se destinan a ella como los ramos que administra los cuales son el portuario, aéreo, ferroviario, carretero y de autotransporte.

Además de lo ya mencionado coordina a las siguientes instancias: 31 Centros SCT localizados en las capitales de los Estados, a la Comisión Federal de Telecomunicaciones (COFETEL), a los Servicios de Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam) y al Instituto Mexicano del Transporte (IMT), éstos últimos siendo órganos desconcentrados. La dependencia también tiene la responsabilidad de coordinar las actividades de las entidades paraestatales: Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe), Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México (SACM), Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), Fideicomiso de

⁹ Cámara de Diputados, La Secretaría de Transportes y Comunicaciones, disponible en <http://www3.diputados.gob.mx/.../Secretaria-comunicaciones-transportes-docto...>, 28 de febrero de 2014, 14:48hrs.

Formación y Capacitación para el personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA), 24 Administraciones Portuarias Integrales (APIS).¹⁰

Tal y como se muestra en el siguiente organigrama¹¹ la estructura básica de la SCT es la siguiente:



¹⁰ Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Antecedentes en Transportes [Actualización:2006-2012], disponible en www.diputados.gob.mx, 28 de febrero de 2014, 15:10 hrs.

¹¹Vid Diario Oficial de la Federación, Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, disponible en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5201727&fecha=21/07/2011, 28 de febrero de 2014, 15:00 hrs.

En esta tesitura la misión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es el promover sistemas de transporte y comunicaciones seguros, eficientes y competitivos, mediante el fortalecimiento del marco jurídico, la definición de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento de la economía y desarrollo social del país.

1.4 SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO

Esta dependencia tiene como principales propósitos servir a los ciudadanos, a los transportistas, a los concesionarios del servicio público de pasajeros, así como lograr un desempeño eficaz de la Secretaría de Transporte.¹²

La regulación y el desarrollo de las acciones para fomentar la prestación de los servicios públicos de transportes en el Estado de México tiene sus orígenes en el año de 1918, en que la Ley de Egresos correspondiente señalaba la existencia de un Departamento de Comunicaciones y Obras Públicas.¹³ Actualmente, hay una reestructuración administrativa a la Secretaría de Transporte para crear un desdoblamiento organizacional a la Coordinación de Informática y a la Coordinación Administrativa, por lo que pasó de 80 a 83 unidades administrativas (una secretaría, cinco unidades staff de secretaría, una subsecretaría de operación del transporte, cinco direcciones generales, una unidad staff de dirección general, cinco direcciones de área, siete subdirecciones, 18 departamentos, 12 delegaciones regionales, 12 subdelegaciones de operación del transporte y 18 subdelegaciones de servicios y autotransporte).

¹² Secretaría de Transporte del Estado de México, Acerca de la Secretaría, disponible en http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/acerca_secretaria/index.htm, 28 de febrero de 2014, 16:00hrs.

¹³ Secretaría de Transporte del Estado de México, Antecedentes, disponible en http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/acerca_secretaria/antecedentes/index.htm, 28 de febrero de 2014, 14:10hrs.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 36 establece las funciones de la SCT:

I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;

II.- Regular, inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos y sus servicios diversos; conducir la administración de los servicios federales de comunicaciones eléctricas y electrónicas y su enlace con los servicios similares públicos concesionados con los servicios privados de teléfonos, telégrafos e inalámbricos y con los estatales y extranjeros; así como del servicio público de procesamiento remoto de datos.

III.- Otorgar concesiones y permisos previa opinión de la Secretaría de Gobernación, para establecer y explotar sistemas y servicios telegráficos, telefónicos, sistemas y servicios de comunicación inalámbrica por telecomunicaciones y satélites, de servicio público de procesamiento remoto de datos, estaciones radio experimentales, culturales y de aficionados y estaciones de radiodifusión comerciales y culturales; así como vigilar el aspecto técnico del funcionamiento de tales sistemas, servicios y estaciones;

IV.- Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;

V.- Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación;

VI.- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;

VII.- Construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;

VIII.- Regular y vigilar la administración del sistema ferroviario;

IX.- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;

X.- (Se deroga).

XI.- Participar en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;

XII.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;

XIII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;

XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante;

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;

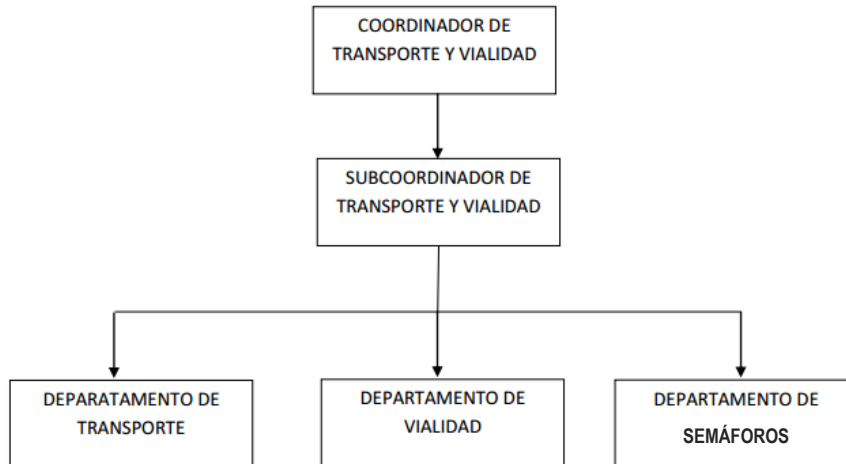
- XVI.-** Regular las comunicaciones y transportes por agua;
- XVII.-** Inspeccionar los servicios de la marina mercante, así como coordinarse con la Secretaría de Marina en la aplicación de las medidas en materia de Protección Marítima y Portuaria;
- XVIII.-** Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;
- XIX.-** Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;
- XX.-** Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios;
- XXI.-** Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal;
- XXII.-** Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;
- XXIII.-** Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género;
- XXIV.-** Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar;
- XXV.-** Cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vía de las vías federales de comunicación;
- XXVI.-** Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, y;
- XXVII.-** Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.”

1.5 COORDINACIÓN DE TRANSPORTE Y VIALIDAD EN ECATEPEC DE MORELOS, ESTADO DE MÉXICO

La Coordinación de Transporte y Vialidad es la unidad encargada de gestionar el funcionamiento de las Vialidades municipales, así como de los dispositivos viales que las componen, considerando la prestación del Transporte Público de Pasajeros colectivo e individual; todo encaminado a generar soluciones que permitan el orden y servicio digno en cuanto a su materia respectiva.

La estructura orgánica de la Coordinación en mención se muestra en el siguiente esquema¹⁴:

ORGANIGRAMA



El artículo 98 del Bando Municipal de Ecatepec de Morelos a la letra dice:

“La Coordinación Municipal de Transporte y Vialidad tiene como principales objetivos coadyuvar con las autoridades competentes a la atención de la problemática del transporte, así como a la atención de la problemática y atención de las necesidades de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte individual y/o colectivo terrestre de pasajeros, en cumplimiento a las atribuciones que le confiere el Reglamento Interno de la Administración Pública Municipal.”

Por lo tanto y de manera genérica a la coordinación le corresponde el deber de ayudar a la ciudadanía con sus peticiones, realizar proyectos para el beneficio de los ciudadanos en el municipio, así como solucionar las demandas ciudadanas por el mal uso de la vía pública, mal trato de los ciudadanos, exceso de velocidad, cobros indebidos, condiciones precarias en su área de trabajo, hacen sus necesidades fisiológicas al aire libre, ingieren sustancias tóxicas, entre otras.

¹⁴ Vid H. Ayuntamiento de Ecatepec de Morelos, Organigrama, disponible en <http://www.ecatepec.gob.mx/coordinaciones/transporte.php>, 01 de marzo de 2014, 16:00 hrs

Y el objeto del presente trabajo será que se apliquen dichas funciones así como, principalmente las de efectuar recorridos en todo el territorio municipal para hacer un levantamiento de las bases de servicio público de pasajeros en todas sus modalidades y actualizar el mapeo de bases. Nombre del representante, organización o empresa, ubicación, colonia, número de unidades, estado de unidades, invasión o cambio de base, vehículos activos y faltantes, cromática, con la finalidad de actualizar el estado real en el que se encuentra el transporte de nuestro municipio e implementar operativos permanentes a vehículos blancos que no porten ninguna cromática (irregulares) y que estén ofertando el servicio público de pasajeros en la modalidad de taxi de alquiler de sitio y así, llegar hacer recursos a la tesorería municipal. ¹⁵

¹⁵ Idem

CAPÍTULO 2

REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

La Constitución Política que rige en México es el principal y más importante ordenamiento y establece en su artículo 28 párrafos décimo segundo y décimo tercero:

“...
El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos, 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 los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.
La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley...”

Así, para una regulación eficaz de los servicios públicos y en auxilio del Poder Federal se dan atribuciones a cada una de las entidades federativas, incluyendo a los municipios que las integran, y al Distrito Federal así en su artículo 115 fracción III, párrafo segundo establece a la letra:

“Artículo 115.- Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

I...

II...

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

...

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 el caso de la asociación de municipios de dos o más Estados, se deberá contar con la aprobación de las Legislaturas locales; asimismo, con la aprobación de los Ayuntamientos, se podrán celebrar convenios con el Estado para que de manera directa o a través del organismo correspondiente, el mismo Estado se haga cargo en forma temporal de algunos servicios públicos, o bien se presten de manera conjunta entre el Estado y el Municipio de que se trate.

La Constitución establece las facultades que se tienen respecto a los servicios públicos, como es el caso del transporte público que es una necesidad colectiva que debe satisfacerse.

2.2 LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Por su parte la Ley Federal que se refiere al transporte público menciona en su artículo octavo:

“Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;

...

En los casos a que se refieren las fracciones I a III, IV y XI del presente artículo, los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento.”

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará los permisos por tiempo indefinido, e incluso podrá someter a concurso los enfocados a servicios auxiliares de infraestructura carretera.

En concordancia con lo dispuesto por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintidós de Diciembre de mil novecientos noventa y tres, regula la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y de carga, hace alusión a que la explotación de dichos servicios pueden realizarse únicamente mediante la obtención de un permiso y no a través de una concesión como se establecía con anterioridad en la Ley de Vías Generales de Comunicaciones en sus numerales 152 y 153, actualmente derogados, en este sentido la aplicación de

leyes para quienes se dediquen a dicha actividad por medio de un permiso, corresponde a las autoridades locales.

Dicha ley menciona en su título sexto, capítulo primero literalmente en su artículo 62:

“Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio. La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el concesionario ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo. Los concesionarios y permisionarios deberán otorgar esta garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo.”

En las subsecuentes disposiciones establece que las personas físicas y morales autorizadas por los gobiernos locales para operar el transporte público de pasajeros y utilicen las vías federales, garantizarán la responsabilidad de los daños de que puedan ser objeto sus usuarios, asimismo todos los vehículos que transiten dichas vías deben contar con un seguro, cuya contratación será responsabilidad del propietario del vehículo, que garantice a terceros los daños que pudieran ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo, cuyo establecimiento de las reglas correspondientes al seguro se encontrará a cargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público con opinión de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

En cuanto a las indemnizaciones que se llegaran a dar, y las cuales se establecen en esta ley, serán regidas en su derecho a percepción y fijación del monto por el Código Civil para el Distrito Federal en materia común, y para la Republica en materia federal. Para la prelación de dichos pagos se estará en lo dispuesto por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La SCT tiene la facultad para resolver administrativamente las controversias que se susciten en relación con el seguro del viajero de la vía, sin perjuicio de que las partes sometan el conflicto a la autoridad judicial competente.

2.3 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO

Las entidades federativas cuentan con una Constitución propia, dichos ordenamientos no deben estar en contraposición con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estado de México no es la excepción por supuesto, y ésta en su artículo 61 establece a la letra:

“Son facultades y obligaciones de la Legislatura:

...

XLV. Expedir las normas que regulen el procedimiento y condiciones para que el Gobierno del Estado asuma una función o servicio público municipal, cuando al no existir el convenio correspondiente, la Legislatura considere que el municipio de que se trate esté imposibilitado para ejercerlos o prestarlos; en este caso, será necesaria solicitud previa del ayuntamiento respectivo, aprobada por cuando menos las dos terceras partes de sus integrantes;”

2.4 REGLAMENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS CONEXOS DEL ESTADO DE MÉXICO

Este ordenamiento señala reglas claras para el otorgamiento, modificación y extinción de concesiones y permisos; destacando las relativas al rescate de concesiones, el que se sustentará en principios de buena fe, veracidad, igualdad, imparcialidad, audiencia, economía, transparencia y legalidad. Asimismo, se precisan las obligaciones a cargo de los operadores y se establecen prevenciones para el mantenimiento de los vehículos afectos al servicio público de transporte, con el fin de garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios.

El régimen de concesiones y permisos exige reglas claras para la operación del servicio, incluidas las relacionadas con los operarios y bienes afectos a la prestación del servicio y para realizar de manera eficiente y expedita, el trámite de los servicios de transporte público, arrastre, salvamento, depósito de vehículos y conexos, en beneficio de los usuarios.

Para obtener e integrar información relacionada con el transporte, se establecen disposiciones adjetivas para el Registro Estatal de Transporte e Infraestructura Vial, en el cual se inscribirán los actos sobre concesiones y permisos estatales; placas de matriculación, calcomanías y tarjetas de circulación; constitución de garantías; estatutos y representación de concesionarios y permisionario; padrón de operadores; licencias para conducir, entre otros.

2.4.1 Concesiones

El Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México establece, en su Capítulo único del primer título, artículo 2 a la letra:

“El transporte de personas, así como el arrastre, salvamento y depósito de vehículos, constituyen un servicio público cuya prestación corresponde al Gobierno del Estado, el cual podrá prestarlo por sí o a través de concesiones y permisos que otorgue a personas físicas o morales mexicanas, en términos del Código Administrativo y del presente Reglamento.”

Por lo tanto este reglamento rige todo lo referente al transporte público, como la autoridad que lo regulará, la delegación de dichas funciones a los particulares a través de una concesión¹⁶ o permiso para un mejor desempeño del servicio.

2.4.1.1 Otorgamiento de las concesiones

Para el otorgamiento de las concesiones y permisos el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México en su artículo 17 establece:

“El otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público en los casos previstos en el Código y este Reglamento, se hará por concurso o por asignación directa, conforme a las siguientes prevenciones:

I. Se otorgarán por concurso las concesiones que se refieran a servicios de nueva creación para atender determinada necesidad pública insatisfecha.

¹⁶ La concesión es el medio administrativo más eficaz, dentro de nuestro Estado Moderno, para entregar a los particulares ciertas actividades o la explotación de recursos federales. La concesión es una figura generadora de empleos, y por ende, estimula el fomento de la riqueza nacional al mismo tiempo que refleja una actitud económicamente sana. Vid CALAFELL, Jorge, Teoría General de la Concesión, pg. 215, disponible en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf>, 15 de marzo de 2014, 18:50 hrs.

II. Se otorgarán a través de asignación directa las concesiones que fueren necesarias para adecuar los servicios existentes y en operación, a nuevas demandas de servicio que impliquen la ampliación de los existentes. Para efectos de esta fracción, se entiende por servicios existentes y en operación, únicamente a los que estuvieren concesionados.”

En caso de la concurrencia de diversas personas físicas o morales para la obtención de concesiones para los servicios de nueva creación, el otorgamiento seguirá las mismas reglas que el propio reglamento establece.

Tratándose del otorgamiento de concesiones por concurso el procedimiento se sujetará a los estudios de desarrollo urbano atendiendo al avance de los mismos y de oficio la autoridad determinará en febrero de cada año si es procedente realizar estudios técnicos para declarar la existencia de necesidad pública de transporte y que deba ser satisfecha con servicios de nueva creación. Determinada la realización de dichos estudios, si es el caso declarará la existencia de una necesidad pública, los estudios deberán contener según el artículo 19 en su fracción II:

“En caso de que se determine la realización de estudios para declarar la existencia de necesidad pública de transporte, éstos deben contener:

- a)** Nombre de la población o poblaciones en que se determine la necesidad pública.
- b)** Densidad demográfica, tomando en cuenta el último censo poblacional y comercial, adicionando la estimación del incremento que se haya registrado durante el tiempo transcurrido desde el año en que se practicaron tales censos a la fecha en que se realice el estudio, así como una estimación de población flotante.
- c)** Centros educativos y culturales.
- d)** Centros de trabajo.
- e)** Medio de vida predominante de las poblaciones.
- f)** Tipo de comercio predominante, con inclusión de las zonas de abastecimiento, así como el horario a que esté sujeto.
- g)** Descripción de las oficinas públicas existentes, talleres, estaciones de servicio de combustibles y demás que la autoridad de transporte estime necesarias.
- h)** Descripción de la infraestructura vial, indicando las principales vías primarias y secundarias de comunicación, señalando en su caso las que fueren de jurisdicción federal y que de manera necesaria deban usarse en ciertos tramos para la satisfacción de la necesidad pública de servicio. En todos los casos se hará el señalamiento de los correspondientes derechos de vía.
- i)** Medios existentes de transportación, con indicación de los tipos y capacidad de los vehículos, así como clases, modalidades y tipos de servicio.
- j)** Necesidad de transporte indicando las deficiencias o insuficiencias del existente, horarios, tarifas e itinerarios, así como nivel de ocupación de los vehículos en los diferentes horarios.

- k)** Estimación aproximada del transporte particular.
- l)** Análisis de los principales desplazamientos de personas, para los que no se tiene servicio público de transporte o que teniéndolo es insuficiente.
- m)** Propuesta de los lugares más adecuados para el establecimiento de bases, paraderos, lanzaderas o terminales.”

Realizado el estudio la autoridad expedirá la declaratoria correspondiente, la cual deberá expresar: una breve relación de los antecedentes, consideraciones técnicas y legales que serán el fundamento de la declaratoria, la zona geográfica en la que deberá prestarse el servicio, la modalidad y tipo de servicio con la que habrá de satisfacerse la necesidad pública, el número de concesiones que se licitarán, y los datos pertinentes que se estimen necesarios para completar la declaratoria.

Emitida dicha declaratoria, la autoridad expedirá la convocatoria con los datos que nos establece el mismo numeral 19 en su fracción IV:

I...

II...

III...

IV. Emitida la declaratoria de necesidad pública, la autoridad de transporte expedirá la convocatoria que contendrá:

a) Área geográfica que comprenderá el servicio.

b) Determinación del incremento del servicio señalando el número de concesiones que habrán de licitarse.

c) Clasificación, modalidad y tipo de servicio que deberá proporcionarse.

d) Plazo en el que deberá iniciarse la prestación del servicio.

e) Vigencia de las concesiones.

f) Lugar, horario y término dentro del cual deberán presentarse las solicitudes de los concursantes, así como indicación de los documentos que deberán adjuntarse.

g) Tratándose de transporte masivo, el lugar, horario y periodo en el que se venderán las bases de licitación y costo de las mismas. Las bases de licitación contendrán además de las menciones a que se refiere esta fracción, las que estime necesarias la autoridad del transporte y se complementarán con los estudios técnicos especializados en la materia.”

La autoridad podrá modificar la convocatoria y bases de licitación por causas sobrevinientes de interés general, por caso fortuito o fuerza mayor y las modificaciones se publicarán a través del mismo medio utilizado para la convocatoria, aunado a la notificación personal de los adquirentes.

La declaratoria de existencia de necesidad pública de transporte y la convocatoria se publicarán conjuntamente, una sola vez en la “Gaceta del Gobierno”. Concluido el concurso, se hace la designación de los

adjudicatarios y la declaratoria de conclusión de procedimiento, éstas también deberán ser publicadas una sola vez en el periódico oficial mencionado. No se otorgarán más concesiones de las señaladas en la declaratoria de existencia de necesidad pública y la convocatoria, las que se otorguen serán exclusivamente para el tipo de servicio convocado y para el cual se concursó.

En el artículo 24 se menciona que ningún servicio surgido de manera irregular será objeto de regularización y por tanto, queda prohibido expedir la convocatoria para regularizar dichos servicios o realizar acto administrativo que asigne de manera directa las concesiones para regularizar estos servicios.

2.4.1.2 Modificación de las concesiones

Respecto a la modificación de las concesiones en el artículo 25 del Reglamento en mención se observan los elementos que podrán ser objeto de replanteación:

“Los elementos de la concesión que pueden modificarse son los siguientes:

- I. Cambio de su titular.
- II. Cambio de la temporalidad de vigencia.
- III. Sustitución del vehículo o equipo afecto a la concesión.”

En cuanto a cualquier cambio de clasificación, modalidad o tipo de servicio a que haga referencia la concesión, queda prohibido, así como también el cambio de área geográfica diversa a la que fue otorgada.

En el numeral 26 se establece que el cambio del titular, se efectuará mediante una cesión de derechos y obligaciones derivados de la concesión y observando los siguientes términos:

“ ...

- I. Las concesiones sólo podrán ser cedidas cuando hubiera transcurrido más de un año desde el inicio de su vigencia o última prórroga, para todas las clases y modalidades de transporte, excepto el masivo, respecto del cual la cesión sólo se aprobará cuando se salvaguarden las condiciones que motivaron su otorgamiento, y a juicio del Secretario, la cesión no represente un perjuicio o riesgo para el servicio.
- II. La concesión no podrá ser objeto de cesión cuando:

- a) Haya concluido el plazo de su vigencia;
- b) Haya desaparecido la necesidad pública que motivó su otorgamiento.
- c) No se hubiere designado sucesor en los términos del presente Reglamento o la cesión no fuera válida.
- d) Se pretenda efectuar entre concesionarios de áreas geográficas diferentes o siendo concesionarios de la misma área geográfica, la cesión pueda producir acaparamiento de concesiones por el que pretenda ser cesionario. Para efectos de esta disposición, se considera acaparamiento, toda concentración de concesiones bajo la titularidad de un solo concesionario, cuando ello represente que el mismo tendrá el 20% del total de las concesiones otorgadas para el servicio en la misma modalidad y tipo en el área geográfica de que se trate.”

Todos los actos relativos a la cesión de concesiones, se anotarán o inscribirán según corresponda, en el Registro.

Para el cambio de la temporalidad de la vigencia de la concesión se efectuará a través de la prórroga de la misma, en el dispositivo que a continuación se menciona, establece los casos en que no puede ser prorrogada la concesión:

- “Artículo 31.- Ninguna concesión podrá ser prorrogada cuando:
- I. No se hubiera solicitado la prórroga antes de la expiración de su vigencia.
 - II. Hubiera desaparecido la necesidad pública que motivó su otorgamiento.
 - III. El solicitante no satisfaga cualquiera de las condiciones del presente Reglamento para ser titular de concesiones.
 - IV. Cuando no se hubieren cumplido por el concesionario las condiciones previstas en el título de concesión.
- La presentación de la solicitud de la prórroga no concede al petionario el derecho a la misma.”

De igual manera todos los actos relativos a la prórroga deberán ser inscritos en el Registro. Para el caso del cambio o sustitución de los vehículos afectos de la concesión se hará siguiendo las reglas del artículo 34 que a la letra reza:

- “...
I. Se presentará solicitud en los formatos aprobados por la autoridad de transporte, la que contendrá los siguientes datos:
- a) Nombre y domicilio del titular de la concesión.
 - b) Datos de la concesión y fecha de fenecimiento del plazo de su vigencia.
 - c) Datos del vehículo o equipos afectos a la concesión.
 - d) Datos del vehículo o equipo que se propone para sustituir el afecto a la concesión.
- II. Se adjuntarán a la solicitud los documentos siguientes:
- a) Los que acrediten la existencia y vigencia de la concesión.
 - b) Los que acrediten la propiedad o legal posesión del vehículo o equipo sustituto que se pretenda afectar a la concesión.
 - c) Los documentos que acrediten el pago de impuestos y derechos que gravan la tenencia y circulación del vehículo sustituto.

III. Se presentará el vehículo o equipo sustituto el día, hora y en el lugar que determine la autoridad de transporte, para verificar los datos del mismo y sus condiciones físico-mecánicas.”

La sustitución se aprobará si se encuentran satisfechos los requisitos a que se refieren las dos fracciones anteriores y el vehículo o equipo sustituto, además de satisfacer las condiciones previstas en este Reglamento y las normas técnicas, tiene vida útil no inferior al plazo natural de vigencia que aún tenga la concesión.

2.4.1.3 Extinción de las concesiones

En algunos casos se puede dar la extinción de las concesiones y pueden terminar por las causas señaladas en el dispositivo 35 del Reglamento, para dichas causas se aplicará el procedimiento administrativo común al concesionario. Asimismo, se puede dar el caso de un rescate de concesiones, y dicho rescate se podrá hacer sujetándose a lo siguiente:

I. El rescate sólo procederá cuando por causa sobrevenida de interés general, el Estado deba asumir la gestión directa del servicio a que se refiera la concesión o en los casos de supresión de una ruta determinada.

II. El rescate se efectuará pagando al concesionario la indemnización que resulte aplicando los siguientes conceptos:

a) El monto de los derechos que el concesionario hubiere enterado por el otorgamiento o última prórroga de la concesión, únicamente en la proporción correspondiente al tiempo que falte por transcurrir del término de la vigencia de la concesión.

b) El monto de los ingresos que el concesionario debió percibir por el tiempo que falte por transcurrir del término de la concesión, considerando para tal efecto la última declaración fiscal.

c) El valor que en el mercado tuvieren al momento de decretar el rescate, los bienes afectos directamente al servicio concesionado, si en la resolución que lo decreta, se comprendieren tales bienes. Invariablemente se comprenderán dichos bienes cuando el periodo de vida útil de los mismos en el servicio, comprendiera cuando menos la mitad del tiempo de vida útil que en cada caso señale la norma técnica.

IV. Si la prestación directa de los servicios objeto de la concesión rescatada, cesa en menos de cinco años posteriores a la fecha en que hubiere quedado firme la resolución que decretó el rescate, el concesionario que lo hubiere sufrido tendrá derecho de preferencia para ser el prestador del servicio bajo cualquier denominación. En caso de que no se respete tal derecho, el concesionario puede ejercer el retracto respecto de la adjudicación del servicio, acreditando que satisface las condiciones bajo las cuales se hubiere adjudicado a un tercero.

V. Tratándose de rescate de concesión de transporte masivo, la indemnización se pagará considerando los conceptos antes mencionados sin que exista el derecho de preferencia y el retracto previstos en la fracción anterior.”

Los títulos que materialicen las concesiones contendrán invariablemente las causas de revocación siguientes:

- Matricular más de un vehículo con la misma concesión.
- Usar las mismas placas para explotar dos o más vehículos a la vez.
- Introducir en la prestación de servicio vehículos de procedencia ilícita.
- Aplicar tarifas diferentes a las autorizadas.
- No cumplir condiciones a las que se sujeten la cesión o la prórroga provisionales.
- La violación de las condiciones previstas en el título de concesión.

Para cualquier procedimiento cuyo objeto sea la terminación de la concesión por cualquiera que sea la causa, la autoridad de transporte otorgará al afectado garantía de audiencia en los términos que establezca el Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México, con excepción de que la terminación se deba al vencimiento del plazo que se estableció para el título de la concesión o permiso, o prórroga que se hubiere otorgado.

La resolución de cualquier procedimiento cuyo objeto sea la terminación de las concesiones se inscribirá en el Registro.

2.4.2 Documentos Provisionales

2.4.2.1 Expedición

Es objeto de permiso el servicio de transporte de pasaje y el de carga, ningún permiso deberá tener una duración mayor a dos años empero la prórroga con las condiciones previstas en este Reglamento. Los permisos se pueden otorgar a las personas físicas y morales de nacionalidad mexicana. Los permisos se materializarán a través de los documentos correspondientes y

de la matriculación de los vehículos correspondientes al servicio a que se refiera el permiso, y los elementos que exterioricen la matrícula tales como placas, engomados, tarjetas y cualquiera otro que al efecto se expida. Los títulos de permiso deberán contener la designación de dos causahabientes sucesivos para el caso de fallecimiento del titular del mismo; esta designación la hará libremente el titular del permiso, la cual sólo será válida si el designado satisface los requisitos para ser titular de permisos.

El otorgamiento de permisos se hará por asignación directa previa solicitud de los interesados.

Los elementos de los permisos sólo pueden modificarse por las mismas causas y condiciones que los de las concesiones, por lo que se aplicarán las disposiciones contenidas en los artículos 25 al 34 del presente Reglamento, salvo en caso de prórroga de permisos para servicios de transporte de pasaje especializado, cuyos titulares opten por sujetarse a lo siguiente:

- Que respecto de los servicios obtengan certificación de calidad expedida por empresa legalmente autorizada para ello y conforme a la norma técnica que expida el Secretario.
- Que acrediten ante la autoridad de transporte la existencia y vigencia de dicha certificación.

En los casos en que los titulares de permisos opten por el procedimiento previsto en los puntos anteriores, el permiso correspondiente se prorrogará automáticamente por el tiempo máximo permitido en este Reglamento y en tanto se encuentre vigente la certificación de calidad antes referida.

Queda como excepción de lo anterior los permisos para servicio con vehículos de propulsión no mecánica.

Para el cambio o sustitución de vehículos afectos al permiso o modificación de instalaciones, así como para la reubicación de las terminales, bases y estaciones se seguirán las reglas del numeral 46, se deberá presentar una solicitud en los formatos que sean aprobados por la autoridad de transporte, indicando el nombre y domicilio del titular del permiso, los datos del permiso y fecha de conclusión del término de su vigencia, los datos de los bienes afectos al permiso y los que se proponen en sustitución, si se trata de reubicación de bases, estaciones, terminales, o depósito de vehículos, se indicará el lugar en que se pretenda ubicar, si se trata de modificar las instalaciones se indicará en que consisten las modificaciones, se deberá adjuntar los documentos que se mencionen en los formatos o norma técnica. Se presentarán los bienes sustitutos o se realizará inspección por la autoridad de transporte en caso de los inmuebles.

2.4.2.2 Prohibición

Queda prohibido toda clase de cambios a que se refiera el permiso, ya sea la clasificación, modalidad, tipo o área geográfica.

Los permisos no serán objeto de venta ni arrendamiento, usufructo, comodato o cualquier acto que implique el uso por un tercero, de los derechos que confiera el permiso, tampoco podrá constituirse embargo o gravamen alguno sobre los mismos, cualquiera que fuere su origen o denominación.

Asimismo ninguna persona podrá ser titular de más de dos permisos para el mismo servicio. Según el artículo 47 los permisos terminan por las causas previstas en el Código, debiendo contenerse en las condiciones de los permisos las causas de revocación siguientes:

- I. Matricular más de un vehículo con el mismo permiso.
- II. Usar el mismo juego de placas que materialicen la matrícula, para explotar dos o más vehículos a la vez.
- III. Introducir en la prestación del servicio uno o varios vehículos de procedencia ilícita.

- IV. Efectuar la reubicación de base, terminal, estación o depósito de vehículos, sin la previa aprobación de la autoridad de transporte.
- V. Modificar de cualquier forma la estructura, planta arquitectónica o instalaciones de una terminal, estación, depósito de vehículos o bahía, sin la previa aprobación de la autoridad de transporte.
- VI. Modificar de cualquier forma los anuncios publicitarios o lugares autorizados para su instalación, sin la previa aprobación de la autoridad de transporte.
- VII. No respetar las condiciones del permiso.
- VIII. Aplicar tarifas inferiores o superiores a las autorizadas.
- IX. No cumplir la condición en los casos de cesión o prórroga provisional.”

En cualquier procedimiento cuyo objeto sea la terminación del permiso, la autoridad del transporte otorgará al afectado garantía de audiencia en términos de lo dispuesto por el Código de Procedimientos Administrativos del Estado de México.

La resolución que se dicte en el procedimiento, invariablemente declarará la extinción de los efectos jurídicos de los elementos que los hubieren materializado, tales como los documentos del permiso, matriculación de los vehículos afectos al mismo y elementos que exterioricen la matrícula.

2.4.3 Calidad de las unidades y del servicio

Para los efectos del propio Reglamento y para una mejor comprensión del tema en tratado se desprende un pequeño glosario comprendido en el artículo 65 que a la letra dice:

- “a) Alargamiento: Extensión de la amplitud de la ruta, mediante modificación de sus lugares de origen o de destino o de ambos.
- b) Derrotero: Itinerario que ha de seguir la ruta desde su origen hasta su destino y viceversa.
- c) Enlace: Unión de dos rutas en su punto de origen o en su punto de destino.
- d) Enrolamiento: Reclutamiento de vehículos para operar en común los servicios en una o varias rutas conforme a los roles que se establezcan o inscripción de varias rutas creando dos o más bloques de las mismas a efecto de que se operen los servicios alternadamente.
- e) Frecuencia: Tiempo que media entre un viaje y el siguiente en la misma ruta.
- f) Ruta: Dirección de un viaje con origen y destino determinados.”

Desglosados dichos términos se dispone que los servicios regulares de transporte quedarán sujetos a horarios, rutas, frecuencias y bases que sean determinados por la autoridad correspondiente. La autoridad, según el numeral 67, con base en estudios técnicos y de acuerdo con la necesidad pública, en cualquier tiempo podrá crear, modificar, enlazar o suprimir rutas, así como modificar las frecuencias y horarios, ordenar el cambio o la supresión de las bases y paraderos y señalar la forma de identificación de los vehículos que presten el servicio.

Es causa de creación de rutas, la existencia de necesidad pública de transporte insatisfecha. Ninguna ruta podrá crearse si no es mediante el otorgamiento de concesiones para satisfacerla. Para el caso de la modificación de las rutas el dispositivo 69 nos establece las causas:

- I. La modificación de su derrotero por alargamiento.
- II. La fusión de dos rutas como resultado de un enlace.
- III. La modificación de su derrotero por cambios de sentido de la circulación vehicular.
- IV. La reducción de su longitud por reubicarse su origen o destino, reduciendo el derrotero.”

Son causas de modificación de las frecuencias, la mayor o menor intensidad de demanda de los servicios de que se trate.

Toda modificación de ruta o frecuencia, o cambio de base en los lugares de origen o destino, sólo se efectuará previa autorización de la autoridad.

Los concesionarios o permisionarios estarán obligados a dar aviso a la autoridad respecto a los siniestros que registren cada año, la autoridad determinará de igual manera cada año, un aumento o la disminución de los montos de los seguros proporcionalmente a lo informado por los concesionarios o permisionarios.

Los usuarios del servicio tienen derecho al pago de las indemnizaciones que se previenen en este Reglamento, por los siniestros que les afecten, independientemente de la culpabilidad o inculpabilidad del operador administrador del servicio concesionado o permissionado. La calidad de usuario se tendrá por comprobada con el boleto, pase o autorización para el uso del servicio, relacionados debidamente con las constancias de averiguación previa del siniestro, y de los que se desprenda dicha calidad; o con el contrato, aviso de retiro del vehículo, inventario, infracción o recibo.

En caso de que los usuarios del servicio sufran por causa de algún siniestro y no reciban la atención por parte de los concesionarios o permissionarios para el pago de las indemnizaciones podrán acudir ante la autoridad de transporte a efecto de presentar el reclamo correspondiente.

CAPÍTULO 3

INSUFICIENCIA DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

3.1 PROBLEMÁTICA

El transporte público es uno de los servicios fundamentales para tener una buena calidad de vida en cualquier sociedad, motivo por el cual se deben cumplir ciertos requerimientos para lograr dicho bienestar; como la seguridad, la eficiencia y la comodidad que son aspectos de suma importancia que se deberían tener en el transporte público en México pues día a día se transportan millones de personas a través de él en cualquiera de sus modalidades. Sin embargo, como sucede en lo referente a desarrollo urbano, el crecimiento del sistema de transporte público no deriva de una programación del servicio, por lo que es desordenado y ha permitido la existencia de la corrupción que impide la aplicación de los ordenamientos existentes en ciertos casos, como es el caso de los vehículos “pirata” es decir, los que no se encuentran autorizados para brindar el servicio de transporte público. Hoy en día, el transporte público, principalmente el que se ofrece en microbuses, combis y taxis, es inseguro, incómodo y las unidades están en pésima calidad, y por ello significan un riesgo para el usuario del servicio. Dicha problemática se desglosará en los títulos subsecuentes a este apartado.

3.1.1 Escasez de calidad en las unidades

Los sistemas de transporte son muy complejos y exigen tener en cuenta un gran número de variables y la perspectiva de varios sectores, así como la comprensión los múltiples contextos que interactúan, además de, si bien son útiles y necesarios para la sociedad, pueden ser peligrosos para la salud humana, por ejemplo el aspecto mecánico de la unidad, pues en ciertas ocasiones hay vehículos que no están verificados y emiten demasiados gases, los cuales por supuesto son dañinos a la salud. La industria del transporte es la columna vertebral de las economías sólidas y las sociedades dinámicas. Por lo

tanto, es legítimo e indispensable proteger una industria vital para el crecimiento económico y el desarrollo social; los servicios de transporte tienen un papel fundamental en la movilidad sostenible de personas, incluyendo a quienes sufren de discapacidad, sin embargo la mala calidad que tienen actualmente las unidades autorizadas para operar como transporte público son un impedimento para las personas discapacitadas en su vida diaria pues no se garantiza la cohesión social y la integración al no brindar a los habitantes del lugar y a los visitantes una movilidad segura, ecológica, flexible y abordable que debería existir. El parque vehicular es completamente obsoleto pues se viola el numeral 99 del Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México que reza:

“los vehículos del servicio público de transporte deberán contar con las medidas de seguridad, higiene y comodidad que determine la norma técnica. Los vehículos con los que se presten los servicios públicos de transporte en las modalidades previstas en el artículo 13 de este Reglamento, tendrán una vida útil para tal efecto de diez años contados a partir del año modelo”,

Así como el artículo 104 del mismo reglamento que hace mención a la revisión de las condiciones físico-mecánicas, de vehículos de transporte público, así como la verificación del cumplimiento de la normatividad en materia de protección ambiental, que deberá ser permanente y se llevará a cabo a través del sistema de bitácora de servicio y talleres de inspección y servicio autorizados. Es necesario contar con la aplicación de los ordenamientos y herramientas, para garantizar los derechos mínimos de los usuarios del transporte público.

3.1.2 Calidad en el servicio

Con el fin de analizar la inseguridad a la que están expuestas las personas y mejorar la seguridad vial, relacionada al transporte, se deben tener en cuenta diversos factores, entre otros el número de personas expuestas al riesgo por el tiempo que les lleva viajar de su hogar al trabajo, u otras direcciones; los distintos riesgos a los cuales están expuestos los diferentes usuarios; la

densidad de la población; los factores económicos y demográficos; los diferentes medios de transporte; el volumen de los viajes necesarios, la probabilidad de que se produzca un accidente; los factores de riesgo conductuales, como conducir a exceso de velocidad o bajo los efectos de alguna sustancia indebida, los vehículos y caminos inseguros, la indebida aplicación de los reglamentos. El funcionamiento del transporte público se hace destacar por la invasión y saturación de rutas, la irregularidad del servicio es evidente de igual manera que las constantes violaciones a la normatividad del artículo 94 del Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México que en sus fracciones III y IV establece que tendrá que someterse a los exámenes médicos con la periodicidad que se indique así como someterse durante el desarrollo de su trabajo a la revisión para determinar si se encuentra bajo efectos del alcohol o drogas, brindar al usuario trato cortés y comedido. La red de transporte público en su conjunto muestra bajos niveles de servicio, reflejado en los tiempos de recorrido del viaje, costos sociales, costos, cantidad de transbordos, demoras, incomodidad, seguridad y una severa contaminación ambiental. Aparte de esta informalidad, existe también aquella reinante dentro de las unidades, como el de achicar los asientos y aumentar el número de filas de ellos y doble columna de parados con el fin de meter más pasajeros sin importarles que ya algunos, los más altos no pueden sentarse o aquella de cobrar el pasaje que no se encuentra establecido en las tarifas autorizadas y el hecho de querer introducir casi el doble de pasajeros con respecto a la capacidad normal que establece el artículo 13 del mismo Reglamento.

3.1.2.1 Falta de Capacitación

Es nula la capacitación a los operadores del transporte público aun existiendo el apoyo del gobierno para lograr dicho servicio, aún como lo establece el artículo 94 del Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos para el Estado de México en sus fracciones II, V y VI el operador deberá satisfacer los requisitos de aseo y presentación personal, capacitarse

conforme a los cursos y periodicidad que se determine y conducir los vehículos dentro de los límites de velocidad permitidos por las disposiciones de tránsito, estando obligados a moderar la marcha o detenerla, cuando las circunstancias del tráfico, camino, visibilidad o los propios vehículos lo impongan conforme a la prudencia para evitar accidentes, perjuicio o molestia a los usuarios, los operadores no realizan el curso de capacitación ni obedecen al Reglamento en mención; la Secretaría de Transporte a través del Instituto del transporte implementó el Sistema Estatal de Capacitación para el Transporte Público del Estado de México otorga dicha capacitación con el objetivo de actualizar y desarrollar las habilidades del personal prestador de servicio en términos de la normatividad aplicable, así constituye un instrumento para propiciar la seguridad, la eficiencia y la calidad del servicio de transporte público por medio del desarrollo humano y profesional de sus prestadores, sin embargo el personal que decide iniciarse como operador del servicio público hace caso omiso a dicha capacitación. No existe una cultura vial, no hay higiene tanto en el personal como en las unidades, el trato hacia los usuarios es deficiente pues los operadores en múltiples ocasiones les faltan al respeto. Es urgente establecer o aplicar la norma mencionada de calidad, seguridad y funcionamiento técnico del transporte de pasajeros, pues la mayoría de los operadores de microbuses, combis y taxis, violan las reglas mínimas como el uso y tipo de luces, que utilizan algunos operadores por ejemplo luces demasiado brillantes que lastiman la vista a los demás conductores, alturas mínimas del interior del vehículo, topes para disminuir la velocidad y saturación de pasajeros dentro de las unidades.

3.1.2.2 Exceso de Unidades

Derivado de la falta de orden y planeación de infraestructura para la regulación del transporte público, se ha incrementado el número de unidades operantes, las actuales condiciones del tránsito en la ciudad que se han incrementado, hacen evidente la pérdida del carácter de las calles como espacios de la población por la invasión de vehículos, que si bien hacen uso de

éstas incluso se apropian de ellas, no se aplica el artículo 105 que a la letra dice:

“Los concesionarios y permisionarios están obligados a constituir un fondo para el mantenimiento de vialidades y reposición del parque vehicular.”

Entendiéndose por “mantenimiento de vialidades” la aplicación de pintura en guarniciones y señalización de la superficie de rodamiento caminos y vialidades en general las obras para su mantenimiento, de acuerdo al numeral 106. Las calles están en un estado de deterioro gracias a la invasión de vehículos del transporte público, se exhiben los riesgos para la integridad física de la población, consecuencias de un alto índice de accidentes viales. Es obligación de los gobiernos garantizar el equilibrio urbano y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población, a partir de la creación y el mantenimiento de espacios públicos, del cuidado de la infraestructura vial ya existente y del ordenamiento del transporte. El INEGI a través de su portal en línea, ofrece una consulta interactiva de datos de los vehículos de motor de su último censo registrado en 2012, la cual nos muestra el exceso de vehículos de transporte público que circulan en el Estado de México, y sigue en crecimiento por lo que existe un descontrol, ocasionando un caos vial para los conductores tanto del transporte público y sus pasajeros como para los particulares.

Consulta interactiva de datos - Google Chrome
www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158

INEGI INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA

Vehículos de motor registrados en circulación
 Conjunto de datos: Vehículos de motor registrados en circulación

Variables
 Ent y mun registro: México Tipo de servicio: Públicos

Consulta de: Vehículos registrados Por: Año de registro Según: Clase de vehículo
 Filas [Página 1 de 1] Columnas [Página 1 de 1]

Clase de vehículo	- Total	Automóviles				Camiones para pasajeros				Camiones y camionetas para carga				Motocicletas			
		↑	↓	↕	↔	↑	↓	↕	↔	↑	↓	↕	↔	↑	↓	↕	↔
Año de registro																	
2002	75,668					26,925				47,266				1,477			
2003	69,579					26,327				41,824				1,428			
2004	13,323					7,050				2,585				3,688			
2005	43,820					34,384				7,863				1,573			
2006	129,231					79,015				48,921				1,295			
2007	137,670					90,383				45,758				1,529			
2008	111,284					68,367				42,390				527			
2009	113,333					69,481				43,276				576			
2010	29,652					19,368				10,059				211			14
2011	45,471					31,189				14,015				232			35
2012	52,218					36,242				15,697				258			21

3.1.2.3 Informalidad.

Es un derecho de los ciudadanos vivir en ciudades pensadas, diseñadas y construidas, para la población, no para los automóviles, derecho a gozar de amplias zonas para peatones, con la correcta infraestructura vial para que se tenga como resultado acceso libre a las calles y aceras con seguridad, y contar con un servicio de transporte público eficiente, limpio, correctamente equipado y debidamente regulado con los ordenamientos pertinentes para que la ciudad se pueda movilizar libremente. Se debe de contar con un transporte y todo lo que éste conlleva, que satisfaga las necesidades de la población, con las características ya mencionadas, y como consecuencia se obtendrá un factor determinante para inhibir el irracional y anárquico incremento de las unidades circulantes y un mejoramiento para el transporte público.

Aproximadamente el 70% del parque vehicular se encuentra integrado por unidades combis, taxis y microbuses que trasladan a la población mediante costos elevados de operación y sin ninguna infraestructura adecuada. Hay un constante y desordenado incremento en el número de unidades y rutas, a consecuencia del exceso de concesiones que se otorgan para la prestación del servicio público, esto si es que los vehículos de microbuses, taxis y combis se encuentran dados de alta para funcionar como prestadores de dicho servicio. El sistema de transporte público que se tiene actualmente es informal desde cualquier perspectiva, el transporte informal es el que se presta sin apego a las normas que reglan la actividad y el transporte público informal se da cuando las autoridades de transporte otorgan permisos de operación pero los servicios se efectúan fuera de lo autorizado y sin control. O bien, cuando existen servicios no autorizados con características de servicios públicos. En Ecatepec de Morelos existe el transporte informal por ejemplo la forma de operar y administrar el servicio es informal, la forma de alquilar los vehículos, los establecimientos de las rutas, las variantes de cada línea, las paradas, el

horario de trabajo, el pregoneo de las rutas, los “checadores”, la vestimenta de los operarios, la música estridente que ponen en los vehículos, etcétera.

3.1.3 Cuotas y tarifas

Durante los últimos días de febrero se llevó a cabo un aumento en las cuotas y pasajes del transporte público mexiquense, situación que podría entenderse como necesaria dados los incrementos en combustibles, aditivos y servicios que se han dado durante el cierre de año 2009 hasta el año en curso, se entiende que las unidades necesitan de estos últimos para la prestación del servicio de transporte público, que cabe señalar es operado por privados y asociaciones de las cuales nunca ha quedado clara su constitución o quienes integran estas, tema que sería de importancia pública para todo los usuarios del estado de México que hacen uso de dicho servicio.

Las particularidades del sistema de transporte, no tienen organización, es irracional, no reproduce valores, conductas ni patrones de orientación deseables para una sociedad; funciona con una lógica incoherente y muy lucrativa para algunos personajes que siempre ocultos en su organización se hacen de cuantiosos recursos públicos y privados. El transporte público en el Estado de México es por principio de cuentas elevado en sus costos, no está subsidiado como en el DF.

Los salarios mínimos en la zona del DF y Metropolitana (Estado de México) son de alrededor de \$67 pesos, según el SAT para el área geográfica A. Un buen porcentaje de los habitantes del Estado de México son clase trabajadora, clase baja, obrera, rural, semi-rural, etc. se encuentran entre los más bajos en cuanto a la percepción de ingresos y se dedican al sector servicios, así como la manufactura y trabajos con una cualificación baja o media. Lo cual los convierte en ciudadanos con ingresos moderados y una calidad de vida cuestionable, una buena parte dentro de algún tipo de pobreza.

También sería conveniente saber qué porcentaje de estas familias u hogares son beneficiarias de los apoyos y programas del gobierno en materia de combate a la pobreza, situación que ilustraría mejor este punto, así como del número de solicitudes que quedan fuera o no son seleccionadas para recibir estos apoyos, ilustraría aún más la proporción de familias de las que se tratan. Otra situación por demás urgente, dramática y alarmante son las condiciones en que las terminales de camiones, normalmente situadas en estaciones de metro, son auténticos focos de delincuencia, mafias locales de transportistas, vendedores ambulantes y piratería. El usuario no conoce desde hace décadas en estos puntos un servicio o infraestructura adecuada que le brinde un servicio público de calidad, a un funcionamiento que no ponga en riesgo su integridad física y moral. Las bases improvisadas, irregulares y con prestadores de servicio con una calidad moral dudosa, son un problema realmente preocupante. Pero tras todo esto existen mafias de servidores públicos así como de asociaciones que trabajan bajo un status legal dudoso. Reformas desde los años ochenta al servicio de transporte público que descuidó estándares de calidad y permitió que estos privados y sus unidades que no fueron pensadas para transportar personas en un primer momento operaran con reglas laxas y creció este problema que hoy enfrentamos.

Es realmente una suerte que algunas de estas unidades, microbuses, combis y minivans sean aseguradas, pues en su diseño y manufacturación que normalmente no es México, ni están pensadas para los usos que se les asignan en el municipio. Cuenten con permisos, tolerancia, concesiones y amparos para continuar funcionando. Claro está, esto es parte de un problema estructural más amplio y profundo. Pero hoy por hoy el aumento en el transporte público en el Estado de México es un abuso de autoridades gubernamentales, oficiales y de actores privados.

Las denominadas “pirámides tarifarias” empezaron a publicarse a bordo de las unidades del transporte en el Estado de México. La tarifa del transporte

colectivo en Ecatepec sea aplicado de manera abusiva. Por ejemplo: la tarifa mínima es de 8.00 pesos por los cinco primeros kilómetros, y .20 centavos por cada kilómetro adicional (como muestra la tabla en la parte de abajo); se es consciente de que el aumento de la gasolina implica necesariamente un reajuste en la tarifa para sufragar los gastos. Sin embargo en los últimos años ha subido un porcentaje en relación con el salario mínimo que se ha incrementado desproporcionalmente a los gastos del servicio, pues es insuficiente.

Tarifas Autorizadas en el Estado de México

Fuente: Secretaría de Transporte

NOTA INFORMATIVA: La modificación de las tarifas ya está publicada en la Gaceta del Gobierno con fecha 16 de mayo de 2013. Las unidades deben contar con la pirámide tarifaria autorizada y en lugar visible para el usuario del transporte.

MUNICIPIOS	TIPO DE SERVICIO	TARIFA MÁXIMA	JUSTIFICACIÓN
Todos los municipios de las delegaciones regionales.	Colectivo	<p>\$8.00 (ocho pesos con cero centavos 00/100 M.N.) por los primeros cinco kilómetros.</p> <p>\$0.20 (veinte centavos) por cada kilómetro adicional excedente de la tarifa inicial.</p>	<p>Se homologa la tarifa del transporte público colectivo para las zonas I, II, III y IV, considerando sus respectivas delegaciones regionales, en virtud de que en las zonas urbanas se observa un comportamiento similar en la operación del transporte público de pasajeros. El ajuste permite una mejor integración de sistemas regionales de transporte; de derroteros alimentadores al transporte masivo y de mediana capacidad, y que los usuarios no tengan una tarifa mayor en trayectos cortos.</p>

17

Derivado de lo expuesto se considera relevante que se debe apoyar al Gobierno del Estado de México, específicamente en el municipio de Ecatepec de Morelos, a supervisar las múltiples concesiones que este otorga a particulares a través de algunas denominadas “empresas certificadoras” para

¹⁷ Secretaría de Transporte del Estado de México, Tarifas Autorizadas en el Estado de México, disponible en http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/transporte_publico/tarifas_autorizadas/index.htm, 28 de marzo de 2014, 19:00 hrs.

así evitar el abuso de los concesionarios hacia los particulares, ya sea por el mal servicio que se brinda o por las tarifas elevadas que cobran sin mejorar la calidad de las unidades, a continuación se explica en la propuesta la funcionalidad de las “empresas certificadoras”.

3.2 Propuesta.

Como resultado de la revisión de la normatividad existente en materia de transporte público en el municipio de Ecatepec de Morelos, Estado de México se determina que el nivel de cumplimiento de autoridad y de los concesionarios es insuficiente, es evidente que es posible material y económicamente que las autoridades den un seguimiento puntual de la normatividad existente, sin embargo no lo hacen, por lo que, en apoyo al Gobierno, se propone la creación de una figura de empresas certificadoras las cuales mediante una concesión certificarían a los concesionarios del servicio público.

Con base en lo anterior, sería necesario revisar el artículo 4 del Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, aprobado por la Secretaría de Transporte del Estado de México, que a la letra dice:

“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.”

De este modo podría adicionarse un artículo 4 BIS que autorizara a las empresas certificadoras, con aprobación de la Secretaría de Transporte, para que iniciaran funciones, y cuya adición quedaría de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 4 BIS.- Corresponde a las denominadas “Empresas Certificadoras”, aprobadas mediante convocatoria y concurso ante la Secretaría de Transporte, la obligación de otorgar la información necesaria de las unidades de transporte público circulante en el Estado de México para los efectos pertinentes.”

Dichas empresas certificadoras estarían obligadas a otorgar información necesaria para que la Secretaría de Transporte tenga el control de las unidades certificadas y así los concesionarios cumplan todas condiciones de servicio que tienen obligación de dar, por ejemplo, el óptimo funcionamiento mecánico de las unidades, las condiciones de comodidad, la capacitación de los conductores y de higiene, entre otros.

Con esta medida dicha dependencia estaría en mejor condición de vigilar el cumplimiento de la normatividad en el sistema del transporte público y con una revisión aleatoria de algunas de las concesiones certificadas podría vigilar primero que las empresas certificadoras estén cumpliendo con su trabajo, y segundo, que las unidades certificadas estén con los parámetros requeridos por la autoridad y en consecuencia se subsanaría esa insuficiencia de normatividad existente, y se erradicaría la escasez de calidad en las unidades, en el servicio, la informalidad y el exceso de unidades disminuiría, así como se respetarían las cuotas y tarifas permitidas por la Secretaría de transporte.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Actualmente el servicio público es una necesidad colectiva, pues la mayoría de la población se traslada utilizando transporte público para llegar a su destino, principalmente a su lugar de trabajo, para esto se necesita optimizar dicho servicio y mejorarlo.

SEGUNDA. El transporte público se opera mediante concesiones a particulares para que los servicios lleguen de manera eficiente a la población, sin embargo las necesidades de los usuarios han cambiado y no se han modificado los servicios públicos para que satisfagan esta nueva realidad, los mecanismos de control son insuficientes.

TERCERA. Hoy en día existen diversos ordenamientos que regulan el transporte público, en auxilio del poder federal y estatal se delegan funciones a los municipios de cada Entidad Federativa principalmente para concesionar los servicios públicos y dar una prestación deseable de los mismos.

CUARTA. En el Estado de México existe el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos que regula las concesiones del servicio de transporte y éste exige reglas para la operación del servicio y del status de los vehículos, para realizar el servicio de manera eficiente, en beneficio de los usuarios. Por lo tanto, el transporte es un servicio público fundamental e implica en primer lugar la prelación del interés general sobre el particular y no debería existir una falta total de calidad en unidades, un aumento tarifario descontrolado y en el propio servicio.

QUINTA. Siendo el transporte público uno de los más importantes servicios que brinda el Estado para cubrir la necesidad de la población, actualmente no se cumplen los requerimientos que dicho servicio requiere pues la seguridad en el servicio constituye una prioridad esencial en el sistema de transporte, existe la

informalidad y se configura una inadecuada administración en el cumplimiento de su finalidad incluida la falta de calidad en las unidades y en el servicio de manera genérica y esta falla es responsabilidad del Estado por la insuficiente aplicación de la normatividad que él mismo ha establecido.

SEXTA. En las unidades destinadas a brindar el servicio de transporte público se tiene una escasez en cuanto a calidad mecánica, de comodidad, en el servicio que brindan los concesionarios u operadores de los vehículos, el número de unidades es excesivo por lo que el tránsito es lento y el tiempo de traslado es demasiado, los operadores no toman la capacitación que brinda el Gobierno y por lo cual no se constituye un método para propiciar el bienestar de la población.

SÉPTIMA. Es necesario implementar medidas, tal como la posible solución que se propone en el presente trabajo en el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México para mejorar el servicio de transporte público y beneficiar al mayor número de personas posible, brindarles un servicio de calidad, de comodidad y sobre todo, seguro.

OCTAVA. Los beneficios que traería consigo la propuesta son que primeramente el transporte público aplicando la regulación existente de una manera total sería capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas así como una mejoría en la seguridad y comodidad a bordo de las unidades para los usuarios.

NOVENA. La insuficiente e inaplicada legislación del transporte público en Ecatepec de Morelos, es un hecho protuberante, el número de pasajeros que usa el servicio público de transporte urbano crece día tras día, las fallas del servicio de transporte público son cada vez más grandes y la causa de la oferta de transporte público mayormente informal ha crecido como consecuencia de la crisis del sistema de transporte público masivo.

FUENTES CONSULTADAS

DOCTRINA

ACOSTA ROMERO, Miguel, Teoría General del Derecho Administrativo, décimo sexta edición, Porrúa, México, 2002.

AZÚA REYES, Sergio T., Metodología y técnicas de la investigación jurídica, octava edición, Porrúa, México, 2010.

CALAFELL, Jorge E., Teoría General de la Concesión, Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana, No. 26, 1996.

DELGADILLO GUTIÉRREZ, Luis Humberto, Elementos de Derecho Administrativo, segunda edición, Limusa, México, 2004.

FERNÁNDEZ RUÍZ, Jorge, et al., Régimen Jurídico del urbanismo: memoria del primer congreso de Derecho Administrativo Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México, 2009.

FERNANDEZ RUIZ, Jorge, Servicios Municipales, primera edición, Instituto Nacional de la Administración Pública, A.C., México, 2002.

FRAGA, Gabino, Derecho Administrativo, cuadragésima segunda edición, Porrúa, México, 2002.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Dora, Manual para la elaboración de tesis y otros trabajos de investigación jurídica, tercera edición, Porrúa, México, 2009.

GORDILLO, Agustín, Tratado de Derecho Administrativo, onceava edición, F.D.A, Argentina, 2013.

BAUTISTA JIMÉNEZ, Flor, Concesión del Transporte Público Individual, Biblioteca Jurídica, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México.

RODRÍGUEZ, J. y B. Navarro. El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX, CEGDF, México, 1999.

SÁNCHEZ GÓMEZ, Narciso, Segundo Curso de Derecho Administrativo, segunda edición, México, Porrúa, 2002.

SERRA ROJAS, Andrés, Derecho Administrativo, octava edición, Porrúa, México, 1977,

FUENTES LEGISLATIVAS

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.

Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.

FUENTES ELECTRÓNICAS.

CALAFELL, Jorge, Teoría General de la Concesión, pg. 215, disponible en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf>, 15 de marzo de 2014, 18:50 hrs.

Cámara de Diputados, La Secretaría de Transportes y Comunicaciones, disponible en <http://www3.diputados.gob.mx/.../Secretaria-comunicaciones-transportes-docto>, 28 de febrero de 2014, 14:48hrs.

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Antecedentes en Transportes [Actualización: 2006-2012], disponible en www.diputados.gob.mx, 28 de febrero de 2014, 15:10 hrs.

Diario Oficial de la Federación, Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, disponible en

http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5201727&fecha=21/07/2011, 28 de febrero de 2014, 15:00 hrs.

Gobierno del Estado de México, Reglamentos, disponible en: <http://ordenjuridicodemo.segob.gob.mx/Estatal/ESTADO%20DE%20MEXICO/Reglamentos/MEXREG091.pdf>, 27 de julio de 2014, 14:37 hrs.

Secretaría de Transporte del Estado de México, Acerca de la Secretaría, disponible en http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/acerca_secretaria/index.htm, 28 de febrero de 2014, 16:00hrs.

Secretaría de Transporte del Estado de México, Antecedentes, disponible en http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/acerca_secretaria/antecedentes/index.htm, 28 de febrero de 2014, 14:10hrs.

Secretaría de Transporte del Estado de México, Tarifas Autorizadas en el Estado de México, disponible en http://portal2.edomex.gob.mx/stransporte/transporte_publico/tarifas_autorizadas/index.htm, 28 de marzo de 2014, 19:00 hrs.

ECONOGRÁFICOS

Diccionario Jurídico Espasa, Ed. Espasa, España, 2006.