



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

La integración regulada del servicio de transporte mediante aplicación móvil, Uber, en la Movilidad Urbana de la Ciudad de México, una labor de la Administración Pública.

T E S I S

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIATURA EN CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN
PÚBLICA (OPCIÓN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA)

P R E S E N T A N

ADRIANA LIZETH CRUZ HERRERA
MARTÍN ENRIQUE GONZÁLEZ BURTON

DIRECTOR DE TESIS:
DR. ADÁN ARENAS BECERRIL



CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX. 2019



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.

A mi familia por estar siempre a mi lado.

Gracias Conchita por tu sabiduría y amor incondicional.

Gracias Lety por tu amor, sonrisa y abrazos.

Gracias Itzel por tu apoyo y esfuerzo.

Gracias abuelita Mauri.

*A la Universidad Nacional Autónoma de México
por ser la máxima casa de estudios para la vida.*

A la Universidad Pedagógica Nacional.

A mis profesores

A Liz, por su paciencia y cariño.

Martin Enrique González Burton

Enero 2019

*Dedico el presente trabajo a mi familia;
a mis padres, por el apoyo sin reparos durante estos años,
a mi hermana, por su paciencia, a Yayo, por todo el
amor que se requiere para continuar el camino.*

*A la Universidad Nacional Autónoma de México; quien en su noble labor de brindarnos
una educación digna, nos da mucho más que eso; experiencias y personas
que nos forman en lo académico y personal.*

*A los profesores que me dieron el ejemplo y
pauta a seguir a lo largo de la licenciatura.*

A Enrique, por la paciencia y cariño.

Adriana Lizeth Cruz Herrera

Enero 2019

Índice

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. LA MOVILIDAD URBANA Y LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	13
1.1. ¿QUÉ ES LA MOVILIDAD URBANA?	13
1.2 DESAFÍOS ACTUALES DE LA MOVILIDAD URBANA.....	21
1.3 EL DEBER SER DE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA	26
1.4 MOVILIDAD INTELIGENTE	31
CAPÍTULO II. EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD URBANA EN EL TERRITORIO DE LA CDMX.....	41
2.1 LA CIUDAD DE MÉXICO; BREVE RECORRIDO HISTÓRICO DEL TRANSPORTE.....	41
2.2 LA DEMOGRAFÍA DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN LA MOVILIDAD ACTUAL	49
2.3 EL TRANSPORTE EN LA ACTUALIDAD	54
2.4 MARCO NORMATIVO DE LA MOVILIDAD URBANA EN LA CDMX	62
CAPÍTULO III. SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL, UBER EN LA CIUDAD DE MÉXICO	73
3.1 UBER, UN SISTEMA DE TRANSPORTE MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL	74
3.2 LOS “SOCIOS”, CONDUCTORES Y USUARIOS, REGISTRO Y FUNCIONAMIENTO EN LA CIUDAD DE MÉXICO	78
3.3 LA TARIFA DE UBER EN SERVICIO “UBERX” Y MODALIDAD “UBER POOL”	82
3.4 EL DESARROLLO DE UBER EN LA CIUDAD DE MÉXICO.....	90
CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL UBER EN LA CIUDAD DE MÉXICO	99
4.1 COMPARACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TAXI) RESPECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL, UBER, EN LA CDMX.....	100
4.2 OBSERVACIONES AL ACUERDO/2015.....	114
4.3 CONTRATO DE SERVICIO, TÉRMINOS Y CONDICIONES	125

CAPÍTULO V. MEJORA REGULATORIA PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL EN LA CIUDAD DE MÉXICO.	135
5.1 ADECUACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL MARCO JURÍDICO	139
5.2 PROPUESTA DE MEJORA ADMINISTRATIVA EN PROGRAMAS Y PROCESOS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL	147
CONCLUSIONES	159
BIBLIOGRAFÍA.....	167
ANEXO 1. SOLICITUDES DE INFORMACIÓN.	177
ANEXO 2. CUESTIONARIOS.....	187

Introducción

“La ineficiente movilidad impone a las ciudades condiciones que restringen su capacidad y atractivo para vivir, invertir y trabajar, es decir, para la prosperidad urbana” (ONU-Habitat, 2015: 98)

La Ciudad de México se caracteriza por ser el principal centro financiero, político y cultural del país, generando puntos de inversión e interés que favorecen su crecimiento, desarrollo y competitividad. Alberga cerca de 8.8 millones de habitantes y mantiene una interacción constante con los municipios que colindan y conforman la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), sumando en conjunto más de 21.1 millones de personas.¹

La expansión de la zona urbana en busca de áreas habitacionales, centros laborales, educativos, políticos y recreativos, genera una alta cantidad de traslados diarios que se enfrentan a condiciones territoriales, poblacionales y económicas que restringen la movilidad urbana, mostrando la necesidad de hacer eficiente y mejorar los servicios de transporte, tanto públicos como privados, para el efectivo acceso a bienes y servicios, teniendo como principal fin el mejoramiento en la calidad de vida. A pesar de contar con transporte de pasajeros que permite traslados multimodales² como el metro, autobús, Metrobús, taxi, bicicleta, motocicleta o automóvil, la Ciudad de México (CDMX), presenta problemas en la calidad y tiempo de estos servicios, afectando las labores diarias de los habitantes. Las vías de comunicación son compartidas sin importar el carácter público o privado del transporte, enfrentando en ambos casos las consecuencias de un deficiente diseño, planeación e implementación de políticas de movilidad en la ciudad que se visualizan, por ejemplo, en el aumento del tiempo de traslado, incremento en los índices

¹ El Sistema Urbano Nacional tiene la finalidad de proporcionar a todos los sectores información sobre el universo de zonas metropolitanas, conurbaciones y centros urbanos que lo integran, en continuidad con los catálogos previos desarrollados por el Consejo Nacional de Población (CONAPO). En este catálogo se identifican 384 ciudades de más de 15 mil habitantes en el Sistema Urbano Nacional, de las cuales 59 son Zonas Metropolitanas, 78 son conurbaciones y 247 son centros urbanos. En estas 384 ciudades habitan 81.2 millones de personas, lo que representa el 72.3 por ciento de la población, confirmando que el país es principalmente urbano. (CONAPO, 2015: Datos abiertos)

² La mayoría de los viajes son multimodal, debido a la amplitud del trayecto, ante la lógica de concentración de asentamientos urbanos fuera de la Ciudad, siendo principal motivo el trabajo y/o estudio con un 63%, mientras que el resto se relaciona con el acceso a comercios, servicios y equipamientos. (SEMOVI, 2014: Programa Integral de Movilidad)

contaminantes, intensos flujos vehiculares, o desconfianza e incertidumbre por parte de la población hacia el transporte.

El papel del transporte ha sido fundamental para la realización de las actividades económicas, sociales y políticas en el país, su evolución no ha sido la adecuada, produciendo transporte ineficiente, no congruente con las necesidades de la sociedad en cuanto a calidad del servicio (disponibilidad, costo, seguridad, etc.) ni con la dinámica de la demanda, generando importantes costos sociales (Chías, 1995: 21)

Autores como Luis Chías y Alfonso Iracheta plantean la necesidad de una política que utilice como elementos fundamentales: la planeación urbana, la reducción del uso de automóvil particular, un sistema de transporte con alta capacidad, eficiente, seguro, cómodo y accesible, junto con la promoción de transportes no contaminantes y el mejoramiento de las tecnologías respecto a la movilidad, visión que también comparte ONU-Habitat³ y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP.⁴

Gracias a los avances tecnológicos y la integración de redes informáticas se han generado propuestas para mejorar las condiciones de movilidad urbana. La modernización de los medios de transporte y sus herramientas forman parte relevante en la agenda pública, que repercute en la labor de la Administración Pública para implementar medidas que brinden una movilidad normada y efectiva mediante, por ejemplo, la modernización de la Ley de Movilidad del D.F. y su reglamentación, el Nuevo Reglamento de Tránsito y el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 en la CDMX.

³ “ONU-Habitat es el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ha recibido el mandato de la Asamblea General de la ONU de promover poblaciones y ciudades sostenibles social y ambientalmente (...) es el centro de coordinación para todos los temas de urbanización y asentamientos humanos dentro del sistema de la ONU”. (ONU-Habitat, 2017: Sobre nosotros)

⁴ “El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), fundado en 1985, es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global. La organización trabaja con autoridades locales y nacionales, con el objetivo de promover soluciones de transporte que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación ambiental, la pobreza, los tiempos de traslado, los accidentes de tráfico y, con ello, mejorar el desarrollo económico y la calidad de vida en las ciudades en donde tenemos presencia”. (ITDP, 2018: Quiénes somos)

Ante las deficiencias en el transporte y su infraestructura, principalmente en las grandes ciudades del mundo, se presentan actores privados dispuestos a ofrecer servicios de transporte apoyados en plataformas tecnológicas, que revolucionan el sector mediante la implementación de estándares de calidad, condiciones laborales y prácticas innovadoras de negocio. En este contexto surgen las Empresas de Redes de Transporte (ERT) que presentan un crecimiento exponencial a nivel mundial con su servicio de transporte mediante aplicación móvil. Permiten a través de sus plataformas tecnológicas y aplicaciones móviles (App) ⁵ poner en contacto vehículos con usuarios para realizar un viaje, similar a los traslados realizados por los taxis con diferencia en la forma de solicitar el servicio. Ya que las ERT parten de la premisa de “*apretar un botón*” y tener alguna unidad a disposición del cliente en minutos, de forma fácil, rápida y segura. (Uber, 2017: Nuestra historia)

Uber es la Empresa de Redes de Transporte más popularizada debido a su presencia en 80 países y 600 Ciudades. Ofrece servicio en la Ciudad de México desde 2013, como una opción para sectores de la población que prefieren o requieren de su transportación individual. Al ganar mercado y notoriedad en pocos años se rivalizó con algunos gremios del servicio de transporte público individual, Taxi. Entre el año 2015 y 2016 los más amplios e influyentes gremios de taxistas, ubicados en centrales de autobuses, aeropuertos y sitios de zonas económicamente activas, imputaron de competencia no regularizada a Uber, y exhibieron su inconformidad con marchas, peticiones públicas, riñas y destrucción de unidades al servicio de la plataforma. (Proceso, 2015: julio 28)

Haciendo frente a las demandas y ante las diversas opiniones respecto a la regulación o prohibición de servicios como Uber, el Gobierno de la CDMX emitió en julio 2015 el “*Acuerdo por el que se crea el Registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas Informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer*

⁵ APP, Aplicación informática instalada en dispositivos móviles para la realización de una labor o actividad concreta por parte del dispositivo. Aplicación: Del lat. applicatio, -ōnis. 4. f. Inform. Programa preparado para una utilización específica. (Real Academia Española, 2001, ed. 23)

en el Distrito Federal” (SEMOVI, 2015: GODF133Bis), el que, para fines del presente trabajo, será denominado Acuerdo/2015. En este documento se plantearon reglas y obligaciones que buscaban atender las exigencias del servicio de transporte público individual (Taxi), como la solicitud de permiso de actividad por parte de las empresas, el cobro por registro de cada vehículo, la creación de una base de datos que incluye la entrega de documentos de identificación tanto para choferes como unidades, la prohibición del cobro en efectivo, la obligación de contar con un seguro que cubra daños a terceros y la aportación del 1.5 por ciento del costo de cada viaje, monto que se destinaría al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón.

No obstante, existen numerales del Acuerdo/2015 que al ser revisados en la actualidad se puede constatar que no son cumplidos por parte de los servicios de transporte mediante aplicación móvil ni monitoreados por las autoridades correspondientes, generando irregularidades, falta de certidumbre para los usuarios y posibles conflictos que impactan a la movilidad urbana y desacreditan las acciones del Gobierno y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

El aumento de tránsito cotidiano, el conflicto entre prestadores de servicios de transporte, la falta de características básicas de eficiencia y control, muestran la ausencia de autoridad y de certidumbre para los usuarios que abordan unidades circulantes en la capital. Por lo anterior, es necesario realizar una reestructuración mediante una mejora regulatoria, tanto jurídica como administrativa, para generar equilibrios entre sus diversos actores, como un pilar en la construcción de una movilidad urbana eficiente. Por ello se requiere la intervención de la Administración Pública en el proceso de formulación y diseño efectivo de una regulación que satisfaga oferta, demanda y certidumbre en los servicios de transporte individual, tanto públicos como permissionados. Con capacidad para generar procesos administrativos y sistemas que permitan el logro de objetivos designados por una norma. Es la Administración Pública, como gobierno en acción y contacto entre el Estado y la Sociedad (Guerrero, 1980) quien tiene la responsabilidad de coordinar los esfuerzos para generar soluciones que beneficien a los diversos involucrados,

buscando principalmente certeza normativa, calidad y seguridad del servicio, en una ciudad con notorias deficiencias en los desplazamientos.

Aunque el transporte urbano se encuentra estrechamente relacionado con los administradores públicos, el estudio del tema ha sido realizado por urbanistas y economistas, siendo escasas las investigaciones científicas bajo perspectivas que enriquezcan el análisis con elementos administrativos, capaces de coadyuvar en la comprensión de fenómenos político-sociales.

Son diversas las disciplinas que pueden analizar el tema: Administración Pública, Ciencia Política, Derecho, Sociología, Economía, Contaduría, Ingeniería, Administración de Empresas e Informática, pero como integradora entre lo público y lo privado, y ejecutora de las decisiones de gobierno, se convierte en materia para la Administración Pública. Regular y controlar la actividad de empresas que, basadas en la tecnología, modifican y facilitan las actividades sociales implica sustituir mecanismos de operación por parte del aparato administrativo. Para mejorar la eficacia y eficiencia es importante la revisión continua y el análisis de sus herramientas, acciones y alcances, apoyado en un proceso administrativo que logre adecuarse a los cambios tecnológicos, que visualice y enfrente los retos del futuro.

La necesidad de desplazarse forma parte constante de la vida diaria, cumplir con estándares para la sociedad actual requiere eficiencia, eficacia, oportunidad, calidad y seguridad. Con los avances tecnológicos las formas como nos desplazamos han sido modificadas, reestructurando algunos medios de transporte, debido a la utilización de mega datos que han servido para generar algoritmos que se transforman en información y son utilizados para mejorar los traslados. Muchos de éstos se encuentran disponibles mediante aplicaciones móviles, permitiendo analizar medios y rutas efectivos; así la accesibilidad mediante dispositivos ha facilitado la comunicación y desplazamiento, y se ha integrado a nuestras vidas volviendo indispensable aprovechar las herramientas que ofrece a favor de la movilidad urbana. En ese sentido, los sistemas de transporte mediante aplicación móvil forman parte de nuevos modelos de movilidad inteligente que gracias a la tecnología brindan servicios cómodos, rápidos y eficientes, permitiendo de forma

simple realizar traslados, utilizando como herramienta base el internet y los sistemas GPS.⁶

Es importante analizar los servicios de transporte mediante aplicación, tomando como muestra a la empresa que tiene el mayor mercado en la Ciudad de México, Uber, por que surge como respuesta a una necesidad que no era visualizada ni atendida por la autoridad correspondiente, la Secretaría de Movilidad, como se muestra en el Plan Integral de Movilidad 2013-2018, y por que ha logrado un efectivo posicionamiento en sectores de la población por las características de su servicio. Su éxito genera impactos en los taxis capitalinos, en la certidumbre de los usuarios y en posibles conflictos por un Acuerdo que no es cumplido ni respetado, por ejemplo, la falta de un registro completo de unidades, o la expedición de permisos para dar seguimiento a los conductores.

El concepto de la empresa Uber comienza en el año 2008, se desarrolló cuando sus fundadores vieron la necesidad de conseguir un vehículo de forma fácil y rápida; el proyecto piloto se lanzó en junio de 2010 en San Francisco. A 9 años de existencia, se localizan escasas investigaciones de carácter científico que sirvan de apoyo para el presente estudio. Lo reportado por la empresa en su página de internet, documentos del gobierno, notas periodísticas, entrevistas y prácticas forman la base principal de información. Los trabajos de carácter científico sobre los sistemas de transporte mediante aplicación son escasos en la UNAM; durante el proceso de investigación para la realización del presente trabajo se identificó una tesis relacionada al tema en la Facultad de Derecho, enfocada en las obligaciones fiscales (Cruz, 2015). Las fuentes documentales sobre transportes y movilidad en la Ciudad de México se encuentran publicadas con notables esfuerzos, entre otros, parte del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, el Instituto de Geografía, las Facultades de Arquitectura, Economía y Derecho de la UNAM. En el área de Estudios Urbanos y Medio Ambiente del Colegio de México se identificaron

⁶ GPS: Del inglés GPS, sigla de global positioning system 'sistema de posicionamiento global'. 1. m. Tecnol. Sistema que permite conocer la posición de un objeto o de una persona gracias a la recepción de señales emitidas por una red de satélites. (Real Academia Española, 2001, ed. 23)

textos que han marcado pauta en materia urbana, de transporte y movilidad que son la guía del marco teórico, destacando autores como Luis Chías, Gustavo Garza, Clara Eugenia Salazar, Antonio Azuela y Luis Jaime Sobrino.⁷

Existe abundancia en artículos de opinión y notas periodísticas que ayudaron en la recapitulación de hechos y donde fue necesario comparar su contenido para verificar la información publicada. Como elemento base de la labor administrativa, las leyes, normas, reglamentos y manuales en la materia son el punto de partida en las acciones de gobierno, útiles para dar cuenta de omisiones y visualizar las áreas de mejora.⁸

Desde la visión de los autores, los Administradores Públicos en la academia también deben investigar temas cotidianos que impactan en la forma de vida de la sociedad, y cuestionar las acciones por parte de los encargados de este brazo operante.

(...) hacer de la Administración Pública una disciplina de la realidad, no un estudio teológico y celestial; contribuirá a poner nuestra disciplina sobre cimientos de acero, no en los pies de barro en los que ahora se encuentra.
(Guerrero, 1980, p.357)

Este trabajo se propone abordar a los servicios de transporte mediante aplicación, con una visión sobre la movilidad urbana y desde el enfoque administrativo, reflejando el interés por la calidad, eficiencia y eficacia en la prestación de servicios cotidianos para generar condiciones óptimas en la movilidad urbana de la Ciudad de México. También representa un antecedente que documenta el caso en la CDMX desde un análisis cualitativo, donde se puntualizan modificaciones y acciones jurídicas y administrativas, abriendo camino para ampliar su estudio o ingresar elementos cuantitativos. Muestra la necesidad de generar procesos de mejora como apoyo de las acciones de la Administración Pública, mediante la modificación de esquemas que no son funcionales, tanto en el ámbito jurídico como institucional. De

⁷ Entre los textos de apoyo se encuentran, *Dinámica de las ciudades de México en el siglo XXI* de Carlos Garrocha Rangel (Garrocho, 2013), y *Ciudad-región y transporte en el México Central* de Javier Delgado (Delgado,1997), los cuales han aportado una visión general sobre la transformación de la Ciudad de México durante sus años de urbanización, así como los fenómenos que la acompañan, resaltando la expansión poblacional y el transporte público.

⁸ Destacando documentos oficiales como La Ley Orgánica de la Administración Pública, Ley de Movilidad, El reglamento de tránsito y la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. De igual forma la Nueva Constitución de la Ciudad de México puede sentar bases sobre la nueva perspectiva de movilidad.

aquí la importancia de mejora regulatoria que se sustenta en los primeros capítulos y culmina con una propuesta integral en el capítulo quinto.

En el año 2015 comenzó a popularizarse el servicio de Uber en la Ciudad de México mediante campañas de exposición en busca de clientes y choferes. En algunas zonas de la ciudad, como los principales corredores económicos, se modificó la preferencia de los usuarios, acción que generó el rechazo a la empresa por parte de gremios taxistas, al competir como servicios similares. La inconformidad se hizo presente con marchas, bloqueos, paralización de servicio, e incluso mediante violencia física, poniendo en riesgo a conductores y usuarios que utilizaban la plataforma. Para minimizar el conflicto, el gobierno de la CDMX, mediante la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) generó el Acuerdo/2015, que establece el registro y cobro a las empresas de redes de transporte, el pago por registro de unidad, la generación de identificación especial para autos y conductores, la revisión anual de vehículos, la creación de un padrón de conductores, la aportación gubernamental de 1.5% del valor del viaje y una serie de reglas de comportamiento que fueron firmadas por Uber y las demás ERT. (SEMOVI, 2015: GODF133Bis).

Sin embargo, los representantes del gremio taxista continuaron manifestando su inconformidad, principalmente debido al incumplimiento de numerales del Acuerdo/2015 por parte de la SEMOVI y las Empresas de Redes de Transporte: respecto a la creación de una base de datos de choferes y conductores, la identificación de los mismos, las revisiones vehiculares y el seguimiento del capital depositado por concepto de aportación gubernamental. Lo anterior pone en riesgo la seguridad, certidumbre y certeza para los capitalinos que utilizan este transporte. Ante el descuido de la Administración Pública local en su tarea de regular y satisfacer las necesidades de movilidad en los transportes urbanos, se generan y proyectan, entre otros, los siguientes impactos: aumento en el tránsito cotidiano de la ciudad, conflicto entre servicios de transporte, aumento en la emisión de gases contaminantes, falta de certeza para los usuarios, unidades de taxi sin documentación acreditable y/o requerimientos básicos de eficiencia, falta de control en los servicios de transporte y afectaciones a la movilidad urbana.

Para lograr la eficiencia en los servicios de transporte se deben considerar elementos de diseño legal y administrativo que optimicen recursos, creando un modelo orientado a la mejora de la movilidad urbana y al incremento de la calidad del servicio, sustentándose en un óptimo diseño legal y un proceso administrativo posible, bajo las condiciones actuales de la capital del país.

Por lo anterior se sostiene como hipótesis que; el diseño e implementación de mecanismos legales y administrativos que regulan los servicios de transporte mediante aplicación móvil, como Uber, en la Ciudad de México, presentan deficiencias que impactan en la certeza de sus actores, en detrimento de la movilidad urbana. Por ello se establece como objetivo principal; generar una mejora regulatoria, jurídica y administrativa, para los servicios de transporte mediante aplicación móvil en la Ciudad de México.

Este documento posee como objetivos específicos:

1. Presentar la situación del servicio de transporte mediante aplicación móvil en la CDMX, tomando como modelo a Uber, por ser la empresa con mayor presencia en el mercado.
2. Exponer el conflicto entre el gremio taxista y la empresa Uber, que genera como respuesta gubernamental el Acuerdo/2015, documento que norma a las Empresas de Redes de Transporte y los servicios de transporte mediante aplicación móvil.
3. Comparar el servicio de transporte público individual (Taxi) y el de las Empresas de Redes de Transporte (ERT como Uber), por su similitud de características, observando sus contrastes administrativos, jurídicos y de competencia para identificar elementos de mejora y equilibrio.
4. Analizar el Acuerdo/2015 para vislumbrar faltas, fallas, omisiones y/o aciertos.
5. Proponer una mejora regulatoria con las adecuaciones y/o modificaciones necesarias respecto al marco normativo.
6. Generar una mejora administrativa que contemple un proceso administrativo conveniente.

La presente tesis se divide en cinco capítulos que permiten: introducir al tema, mostrar características, analizar problemática y generar soluciones. Parte de una visión general hacia lo particular en relación a los servicios de transporte mediante aplicación móvil en la movilidad urbana de la Ciudad de México, bajo la identificación de factores claves relativos a la Administración Pública.

En el primer capítulo se encuentra el marco teórico general donde se exponen los términos que subyacen de la movilidad urbana como un elemento globalizador en referencia a los servicios de transporte que transitan dentro de las urbes, formando una sólida base del planteamiento. Aquí se incluyen conceptos como movilidad, desarrollo urbano, medios y tipos de transporte, y movilidad inteligente. Además se muestra cómo estos elementos se entrelazan con la Administración Pública, sus desafíos actuales, el deber ser de sus políticas y su área de oportunidad mediante la movilidad inteligente.

En el segundo capítulo se exponen las características de la Ciudad de México, su desarrollo en los últimos años y la situación actual de movilidad, buscando claridad sobre el entorno y los retos continuos a los que se enfrenta la Administración Pública. Se muestra de forma concisa los cambios y avances en la movilidad urbana al partir de la exposición de medios asequibles y culmina con la creación de regulaciones y programas adecuados a las condiciones de constante presión demográfica y, por ende, de servicios. Al término del apartado se presentan las condiciones generales del transporte en la actualidad, así como el marco normativo que las ampara, herramienta indispensable para la materia encargada del accionar de su regulación, la Administración Pública.

Con los conceptos previamente definidos y el conocimiento del territorio desde una visión administrativa, en el tercer capítulo se abordan los servicios de transporte mediante aplicación móvil. Se utiliza a la empresa Uber como ejemplo globalizador más representativo del sector en la Ciudad de México; por su alcance en usuarios, conductores y vehículos. Se analiza su actividad y desarrollo para cumplir con el primer objetivo específico; explicar la situación del servicio de transporte mediante aplicación móvil en la CDMX. Por su relevante presencia en el conflicto con algunos

taxistas se logra el segundo objetivo específico; exponer el conflicto con el gremio taxista, que genera como respuesta gubernamental el Acuerdo/2015.

El capítulo cuarto verifica que la respuesta por parte del gobierno de la Ciudad de México tenga fundamento y se cumpla. Aquí se logra el tercer objetivo específico al comparar el servicio de transporte público individual (Taxi) y el de las Empresas de Redes de Transporte (como Uber), por su similitud de características, para observar contrastes administrativos, jurídicos y de competencia, e identificar elementos de mejora y equilibrio. Este apartado sobresale por el análisis al Acuerdo/2015 donde se vislumbran faltas, fallas, omisiones, aciertos y áreas de oportunidad, información sustancial para crear una mejora regulatoria.

En el quinto y último capítulo, a partir de la identificación y análisis de la situación actual del servicio que nos ocupa, se presenta una propuesta de mejora regulatoria que plantea un marco jurídico conveniente y expone un proceso administrativo posible y adecuado. Aquí se logra dar soporte a las acciones administrativas gracias a la creación de un reglamento específico para los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil, y se genera un proceso posible para la Secretaría de Movilidad de la CDMX que contempla elementos de planeación, organización, dirección y control, contemplando los recursos con los que se cuenta. Así se coadyuva en la optimización de condiciones para un modelo de movilidad urbana en la Ciudad de México orientado a la mejora continua, e incremento en la calidad en sus transportes a través de normas, diseños y acciones posibles.

Los dos autores que colaboran en este texto realizaron un trabajo conjunto para la creación, edición y revisión del contenido. Se partió del proyecto de tesis de Enrique González Burton que a inicios de 2017 buscaba el ordenamiento legal y administrativo de la empresa Uber. La integración de Adriana Cruz Herrera surge de la intención por crear un protocolo de mayor visión que conjuntara la mejora regulatoria para todas las empresas de redes de transporte mediante aplicación móvil que presten servicio en la capital del país. La confianza de ambos autores, por el constante trabajo colaborativo que realizaron a lo largo de la carrera universitaria, les permitió dividir, revisar, adecuar y modificar el trabajo constantemente, siguiendo el marco metodológico acordado con el asesor.

La presente investigación abre una ventana de oportunidades para mejorar y ampliar el diseño de los mecanismos legales y administrativos en servicios de transporte que mantienen prácticas tecnológicamente innovadoras, que podrían ser replicadas en otros servicios o para el desarrollo de una Administración pública “inteligente”. Resalta bajo el contexto del primer semestre de 2018, fecha de corte en la información recabada, siendo un antecedente que puede contribuir en la creación de planes, proyectos y programas en la administración de la Ciudad de México, o como solución a conflictos similares en otras entidades del país, demostrando la capacidad del administrador público para incidir en la resolución de problemas políticos y sociales de forma factible y eficiente.

Capítulo I. La Movilidad Urbana y la Administración Pública

“Las dificultades en la construcción de un marco conceptual tienen repercusiones en la investigación empírica y en la aplicación práctica a la toma de decisiones: no podemos gestionar lo que no conocemos, no podemos conocer lo que no medimos, y no podemos medir lo que no pensamos”
(Gutiérrez, 2009: 57)

Este capítulo contiene el marco teórico general del estudio, aquí se exponen los términos que subyacen de la movilidad urbana, elemento globalizador en referencia a los servicios de transporte que ocurren dentro de las urbes. Incluye conceptos como movilidad, desarrollo urbano, medios y tipos de transporte, así como movilidad inteligente. Se muestra cómo se entrelazan con la Administración Pública, los desafíos que representan, el deber ser de sus políticas y su área de oportunidad mediante la movilidad inteligente.

1.1. ¿Qué es la Movilidad Urbana?

Esta investigación inicia por definir el concepto de movilidad como elemento globalizador en referencia a los servicios de transporte mediante aplicación, acompañada del sufijo urbana para referir de forma específica a los traslados que ocurren dentro de las zonas urbanas. Se estipula como materia de la Administración Pública al ser considerada de utilidad pública e interés general, particularmente para el caso de la Ciudad de México, como obligación legal que esta tiene de facilitar medios de transporte, ya sea de forma directa o indirecta, buscando:

(...) el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades y el desarrollo de la sociedad en su conjunto. (ALDF, 2014, Ley de Movilidad CDMX: Art. 1).

La movilidad es definida en la Ley de Movilidad de la CDMX del año 2014 como:

El derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes

modos de transporte reconocidos en la Ley (...) a satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. (Ibídem, Art. 5).

La movilidad es un término amplio utilizado en primera instancia respecto a los desplazamientos humanos y forma parte de diversas materias y procesos, por ejemplo, los términos de movilidad social, física, individual, laboral, estudiantil, internacional, entre otros. Caracterizarla como "*urbana*" permite especificar el tipo de relaciones de desplazamientos en el que nos enfocamos. Esa movilidad cotidiana de las ciudades está relacionada con la accesibilidad a bienes, servicios y sociabilización de sus habitantes partiendo de necesidades humanas.

La movilidad también se ha definido como:

"Una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad de grupos sociales, sea de sí mismos o de sus bienes" (Gutiérrez, 2009: 8)

Algunos textos hacen referencia a todos los desplazamientos en sus diferentes escalas, ya sean físicas o virtuales, de personas, bienes, servicios e información, lo que constituye el movimiento en las ciudades. Así el acceso al territorio es el principal objetivo de la movilidad, sin esa posibilidad las personas quedan excluidas de la vida cotidiana y colectiva diaria, minando derechos fundamentales. (Mendoza, 2013: Cap.II)

Para comprender la movilidad urbana de una zona específica es necesario conocer sus medios, todo vehículo que nos ayudan en los traslados; puede ser desde el cuerpo humano hasta cables de datos o motores, y sus fines, que tienen como base la accesibilidad de las personas para cubrir diversas necesidades. La movilidad, a pesar de tener una relación cercana con el transporte motorizado, no sólo responde a éste; dentro de la movilidad urbana existe una serie de elementos que giran principalmente en torno a las personas, sus acciones o actividades que pueden ir más allá de lo logrado por los desarrollos tecnológicos. Por lo anterior, se entiende a la movilidad urbana, para efectos del presente trabajo, no sólo en función del

traslado en algún tipo de transporte, sino como medio para lograr que las personas gocen de acceso⁹ a bienes y servicios, dando como resultado políticas basadas en los individuos, sus relaciones y la satisfacción de sus necesidades, inmersas en el contexto urbano.

De acuerdo con los planteamientos de ONU-HABITAT y del ITDP,¹⁰ se ha comenzado a concientizar a diversos gobiernos desde hace varias décadas sobre la necesidad de generar políticas de movilidad que enfatizan los desplazamientos mediante el transporte público masivo, sustentable e inteligente. Significaría utilizar medios de transporte con mayor capacidad de pasajeros, con una disminución en emisiones contaminantes, y bajo un análisis de datos que permita su eficiencia dentro del modelo integral de movilidad de cada ciudad. Lograr generar una visión popularizada de las ventajas del transporte público sobre las del transporte privado resulta una tarea que involucra modificar la cultura de la movilidad, donde intervienen intereses de múltiples actores y la capacidad político financieras de los gobiernos.

El papel del transporte ha sido fundamental para la realización de las actividades económicas, sociales y políticas en el país, su evolución no ha sido la adecuada, produciendo transporte ineficiente, no congruente con las necesidades de la sociedad en cuanto a calidad del servicio requerida (disponibilidad, costo, seguridad, etc.) ni con la dinámica de la demanda, generando importantes costos sociales. (Chías, 1995: 21)

El uso y adquisición de automóviles privados se visualiza como un indicador de mayor solvencia económica por parte de quien lo posee, y con el paso de los años otros factores han impactado en su preferencia, como la baja eficiencia del transporte público que genera pérdida de tiempo, incomodidad y falta de seguridad.

⁹ El acceso hace referencia no solo la capacidad de desplazamiento de las personas, también a la capacidad de llegar y permanecer en diversos espacios mediante condiciones igualitarias de los ciudadanos alentando el uso del espacio urbano como medio eficiente.

¹⁰ “El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), fundado en 1985, es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global. La organización trabaja con autoridades locales y nacionales, con el objetivo de promover soluciones de transporte que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación ambiental, la pobreza, los tiempos de traslado, los accidentes de tráfico y, con ello, mejorar el desarrollo económico y la calidad de vida en las ciudades en donde tenemos presencia” (ITDP,201: quienes somos)

El crecimiento del número de coches en las calles y en la exclusión social que provoca ese modelo de movilización física de la población, se expresa con claridad la desigualdad del desarrollo urbano mexicano: la población de bajo ingreso sólo puede moverse en transporte público de mala calidad, mientras que el conjunto social tiene entre sus metas adquirir un coche como evidencia del ascenso social, no de mejor accesibilidad a los espacios de la ciudad. (Iracheta, 2006: 70)

Uno de los principales debates entre el transporte público y el transporte privado de pasajeros radica en la accesibilidad¹¹ a cada uno de ellos; sin embargo, estudios como los de Iracheta han demostrado que tener acceso en la ciudad de México, no es precisamente determinado por el tipo de transporte. Ante una escasa planeación territorial y urbana, las mismas vías de comunicación son compartidas por la mayoría de los transportes públicos y privados, tanto para productos como para las personas, reflejando las mismas condiciones en tiempo durante los traslados. En el mejor de los casos, la comodidad dentro de un vehículo privado es lo único que puede rescatarse dentro de los argumentos que defienden la preferencia y uso del auto particular antes que el transporte público, ya que incluso en materia de seguridad, los delitos en transporte público y privado mantienen tendencias al alza, sin que alguno muestre mejores opciones para salvaguardarse.¹²

La visión de Alfonso Iracheta plantea la necesidad de una política que utilice como elementos fundamentales la planeación urbana, la reducción del uso de automóvil particular, un sistema de transporte público con alta capacidad, eficiente, baja emisión de gases contaminantes, seguro, cómodo y accesible; además, la

¹¹ “Con relación a los transportes, destacan los esfuerzos de varias ciudades en la renovación de la flota de transporte, el uso de combustibles alternos y mejorados, así como la restructuración del transporte urbano y la creación de sistemas integrados de transporte público como el Sistema de Bus Rapid Transit (BRT) implementados en: la Ciudad de México "Metrobús", en Chihuahua "Vive bus", "Optibus" en León, Guanajuato; "Macrobus" en Guadalajara y "ACABus" en Acapulco, Guerrero. A pesar de ello, se prevé que a mediano plazo predominarán redes viales deficientemente diseñadas, sin un padrón definido, congestionadas y/o subutilizadas, así como desvinculadas entre sí” (DOF, Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018: 10)

¹² “Las delegaciones Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero concentran las rutas más peligrosas en lo que se refiere al robo en transporte público, en metro y taxi; y Gustavo A. Madero encabeza los reportes del robo en microbús, señala un análisis hecho por México Evalúa.” (México Evalúa, 2016, La ruta del delito en el transporte)

promoción de transportes más amigables con el medio ambiente y el mejoramiento de las tecnologías respecto a la movilidad. (Ibídem, 2006: Cap.I)

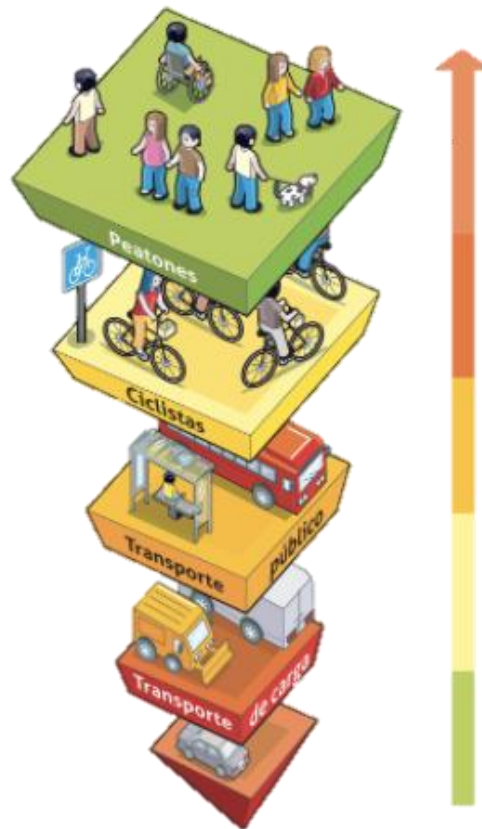
Diversos autores han trabajado la planeación o modificación del transporte público, siendo una de las ideas más reiteradas el visualizarlo como una red multimodal, con capacidad de trasladar mediante varios tipos de transporte a la población; con mayor capacidad y bajo estándares de eficiencia en los que coadyuvan nuevas herramientas tecnológicas y de información en tiempo real.

El transporte público desplaza a más personas con menos vehículos y menos energía, y ocupa un menor espacio. En términos sociales, el incremento de transporte público favorece el acceso al empleo, a la educación y a servicios básicos como la salud, factores todos ellos muy importantes para la inclusión social. (ONU-HABITAT, 2013: 21)

La razón de desplazarnos es llegar a un punto determinado mediante algún transporte, ya sea para acceder a servicios, obtener productos o realizar actividades. Los transportes son los medios que permiten el acceso a las necesidades, y se encuentran presentes en distintos espacios. Con el paso de los años se perfeccionaron los medios y ampliaron las áreas de tránsito gracias a las revoluciones ideológicas, mecánicas y tecnológicas, en la búsqueda de desplazamientos cada día más eficientes.

Lograr que las personas tengan un acceso real a los espacios da como resultado esquemas donde se da preferencia a los individuos antes que los vehículos de traslado, el fin antes que el medio. Entonces se prioriza el tránsito de los peatones, por considerarse un derecho humano y después se abre el espacio para los vehículos no motorizados como las bicicletas; por su baja emisión de contaminantes, vehículos públicos motorizados; por el beneficio colectivo de traslado que suponen y vehículos privados motorizados, mostrando la diversidad de medios y la importancia del fin. Esta idea esquematizada es conocida como la Pirámide de Jerarquía de Movilidad, organizando la prioridad de tránsito respecto a la política en la materia y las leyes que la amparan.

Imagen 1.1 Pirámide de Jerarquía de Movilidad



Fuente: (ITDP, 2012: 95)

Para la movilidad urbana se cuenta con medios de transportes numerosos que dependen de las características de la ciudad. Todos ellos buscan cumplir un objetivo y se basan en sus propias características para lograrlo, sin importar el tipo de mecanismo que lo dote de energía: la tracción animal, humana, física, mecánica, eléctrica, solar o mediante combinación de las anteriores, conocidos como híbridos. La mayor parte de los transportes son exclusivos, y su uso depende de las condiciones socio-económicas de quien pretenda utilizarlos. En la búsqueda de transporte tecnológicamente más avanzado y con mayor capacidad, se crearon opciones para compartirlo, que permitiera a las personas moverse de manera colectiva a mayores distancias para acceder a las distintas actividades económicas. De esta forma se torna indispensable establecer una primera división dentro del transporte urbano entre el público y el privado.

Para el presente trabajo el concepto de lo público y lo privado hace referencia a la dicotomía público-privada formulada por Norberto Bobbio, donde lo público surge como elemento indispensable del Estado Moderno, generando espacios, bienes y servicios de uso general, mientras lo privado atañe a la utilidad individual. (Bobbio, 1989) Así, el transporte público responde al acceso general y provee la posibilidad de traslado a cualquiera que cuente con el requerimiento económico necesario, mientras que el transporte privado responde exclusivamente a los intereses del o de los propietarios que tienen la capacidad de decidir su uso.

Será importante recordar el tema público-privado, cuando analicemos los servicios de Uber y Taxi, ya que ambos son considerados servicios de transporte con la diferencia que uno se hace llamar público y el otro privado.

Además, se suma un concepto poco discutido y que se encuentra en auge dentro del área económica: la economía colaborativa o compartida, que impacta a la Administración Pública y plantea nuevos retos por sus características poco convencionales.

Se puede definir a la Economía colaborativa como el conjunto de actividades económicas y sociales en las cuales los agentes ponen a disposición activos, bienes o servicio infrautilizados, sin transferir la propiedad, a cambio o no de un valor monetario, por medio de la participación en plataformas digitales, y en particular empleando internet. (IE Business, 2016: 26)

El modelo mencionado amplía el debate sobre lo público y lo privado e ingresa a la discusión respecto de las limitantes o permisiones por parte de los gobiernos a ciertas actividades realizadas vía internet que generan impactos visibles o tangibles en el territorio. Así, a pesar de no estar presente en este trabajo disertaciones respecto al modelo de Economía compartida, se vuelve relevante por el reto que plantea en función de su presencia en diversos procesos de la cotidianidad, por ejemplo: en la compra y venta de artículos, la transferencia de datos, video y audio, la renta de espacios o alojamientos, y por supuesto la utilización temporal de vehículos de transportación.

La creación de transporte que satisfaga las necesidades de las grandes ciudades y contribuya a su productividad, apunta hacia su capacidad de trasladar una gran

cantidad de pasajeros debido a las condiciones de densidad poblacional, además de la concentración de áreas de trabajo donde las personas deben trasladarse de polo a polo de la ZMVM; por ello, dentro del transporte público observamos cierta división: los de alta capacidad como el metro, tren ligero y sistemas de autobuses rápidos que en un solo viaje trasladan a decenas de personas, y los de baja capacidad como camiones, vagonetas y taxis donde el cupo es más limitado y por ello existen muchas más unidades para satisfacer la demanda de traslados.

A pesar de su crecimiento, los sistemas de transporte público de alta capacidad todavía se enfrentan a una serie de desafíos, especialmente en los países en desarrollo. Entre estos retos cabe destacar su integración en el conjunto del sistema, la intermodalidad, la integración con el entorno urbanizado, la calidad del servicio, la falta de financiación y de instituciones. (Ibídem, 2013: 31)

Lo anterior expone que la movilidad urbana forma parte relevante del desarrollo urbano y se nutre de éste para una correcta planeación, basada por ejemplo, en el crecimiento de la población y limitación de zonas urbanas para sustentar acciones de mejora. El desarrollo urbano muestra la necesidad de planear, indispensable para la mejora continua. Se apoya de elementos especializados ante la multitud de problemas que se le presentan, tal es el caso de la movilidad urbana.

Las ciudades viven cambios constantes de la mano del contexto socioeconómico en el que se desarrollan y sus necesidades varían con el paso de los años. La Administración Pública debe hacer frente a los requerimientos de la sociedad mediante una efectiva planeación, organización, dirección, ejercicio y control, generando mayores equilibrios dentro de su territorio. Por ello es indispensable estudios como el presente, que aborda un tema específico y busca una solución posible según las condiciones particulares de la urbe. Además, se debe dotar a la Administración Pública de herramientas de apoyo que convivan con las características actuales de su población y modelo económico, mediante cambios e innovaciones tecnológicas cercanas a la realidad del ciudadano, lo que implica ciertos desafíos en la movilidad urbana.

1.2 Desafíos actuales de la movilidad urbana

Los traslados en las ciudades contemporáneas representan un desafío para el gobierno y la Administración Pública; la falta de planeación bajo el reto de un futuro de seres humanos con diversos requerimientos y una tasa poblacional elevada ha generado que las ciudades sufran de múltiples problemas que diariamente se agravan, entre ellos encontramos la contaminación de las ciudades, la demanda de espacios públicos aptos para los peatones, el aumento de automóviles particulares que congestionan las vialidades, entre otros. Mantener una movilidad urbana aceptable respecto a tiempos, gastos y desplazamientos, se convierte en un esfuerzo constante y difícil debido a la dependencia de factores que la impactan. Entre los principales factores, se pueden mencionar: la infraestructura, la gobernanza, la planeación, gestión urbana y el tipo de transporte.

La infraestructura es definida como un *“Conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera”* (Real Academia Española, 2014, ed. 23). Pero con infraestructura no se hace referencia únicamente a los medios físicos de la movilidad como calles, carreteras, puentes, mobiliario urbano o redes de transporte; hoy en día también influye el acceso a las tecnologías de la información que permiten mantener datos constantes y actualizados sobre la situación de la ciudad, siendo parte relevante las telecomunicaciones.

Visiones como la de ONU-Hábitat,¹³ que analizan la creciente necesidad de una mejor movilidad, proponen que las ciudades comiencen a planear y desarrollar infraestructura que dé prioridad a los peatones y no a los automóviles; generando vialidades con mayor capacidad de tránsito para personas y vehículos no motorizados, ante la alta concentración poblacional y los elevados índices de contaminación generados por los transportes comunes.

¹³ “ONU-Habitat es el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ha recibido el mandato de la Asamblea General de la ONU de promover poblaciones y ciudades sostenibles social y ambientalmente (...) es el centro de coordinación para todos los temas de urbanización y asentamientos humanos dentro del sistema de la ONU” (ONU.Habitat, 2015: Sobre nosotros)

Esta visión también señala a redes de comunicación capaces de otorgar al usuario información en tiempo real sobre las opciones y condiciones de movilidad urbana, generando sistemas competentes con las necesidades actuales de las ciudades. Así, los desafíos en la infraestructura, deben responder a la generación de espacios capaces de mantener una movilidad constante y con los menores contratiempos posibles, además de precisar flexibilidad y cambio continuo ante las demandas progresivas.

Por otra parte, la planeación y el diseño urbano son elementos importantes para reducir las distancias y mejorar la accesibilidad, integrándose a múltiples actividades y necesidades con un menor tiempo invertido en desplazamiento, mediante el trabajo en casa o compras en línea, con sistemas de coche compartido o recorriendo distancias más cortas, contribuyendo a reducir algunos retos de la movilidad urbana. Así, la planeación y el diseño urbano deben trabajar en cómo acercar a las personas y los lugares, logrando ciudades enfocadas en la accesibilidad, en lugar de aumentar la longitud de las infraestructuras, añadir más rutas de transporte o incrementar el movimiento de personas o mercancías.

Ampliando la visión sobre los desplazamientos en la cotidianeidad de los entornos urbanos es necesario ahondar en la gestión del territorio, a ella corresponde generar un desarrollo integral tanto de ciudades como de poblaciones rurales¹⁴, siendo un factor estratégico para la consolidación del acceso a los bienes y servicios en cualquier comunidad, al mismo tiempo que sirve como indicador de competitividad. Para dicho propósito se necesitan elementos indispensables, como la existencia de un Estado de derecho que otorgue certeza jurídica e institucional, o contar con la participación de la sociedad de manera activa para evitar la concentración de toma de decisiones en ciertos grupos de interés, como podremos observar en capítulos próximos. Dicha participación abona al concepto de gobernanza, articulado

¹⁴ En el caso de nuestro país, para encauzar la gestión territorial contamos a nivel federal con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Territorial que es la encargada de "... *planificar, coordinar, administrar, generar y ejecutar las políticas públicas de ordenamiento territorial*"¹⁴, entre sus objetivos generales establece, para fines del presente trabajo: "*Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.*"¹⁴ (SEDATU, 2017: ¿Qué hacemos?)

mediante la interacción de diversos actores, una tarea que forma parte del surgimiento de una nueva visión de gobierno, entendida como:

El proceso por el cual el gobierno, las empresas privadas, las organizaciones de la sociedad y los ciudadanos interactúan con el propósito de definir, acordar y decidir sus objetivos de interés general y de valor común, así como las formas de organización, los recursos y las actividades que se consideran necesarias y conducentes para lograr los objetivos deseados y decididos. (Aguilar, 2006: 91)

Por lo anterior, la gobernanza urbana puede definirse como:

Es la suma de las muchas maneras en que individuos e instituciones públicas y privadas planean y administran los asuntos comunes de la ciudad. Es un proceso continuo a través del cual, intereses diversos o en conflicto, pueden ser conciliados de manera que se puedan emprender acciones en colaboración. Esto incluye a instituciones formales, así como arreglos informales y el capital social de los ciudadanos. (Cohen, 2006: 71)

La perspectiva sobre los problemas derivados de la falta de gobernanza que recaen en las instituciones y en errores de las funciones públicas no son exclusivas de México. Muchas ciudades y áreas metropolitanas se enfrentan a problemas institucionales, jurídicos y de gobernanza al abordar los retos de la movilidad urbana, por ejemplo: falta de sustento y/o normatividad, limitaciones económicas, conflictos gremiales, dependencia a una movilidad motorizada, operación y acceso limitado al transporte público, y corrupción. (ONU-HABITAT, 2013: 61).

La gobernanza busca sentido mediante la participación ciudadana, donde la sociedad se involucre en la toma de decisiones y se logren consensos de manera cooperativa sin perder de vista a los actores relevantes, abriendo nuevos modelos de participación entre las esferas de lo público y lo privado. Mantener medianamente conforme a la colectividad implica una visión consolidada que determine eficiencia, eficacia, y economía, tal como lo indica Aguilar Villanueva, siendo el desafío de la gobernanza en la movilidad el logro de condiciones político-administrativas necesarias para mantener y mejorar los desplazamientos.

En el informe *Planificación y Diseño de una Movilidad Urbana Sostenible*,¹⁵ se menciona que el crecimiento y expansión de las ciudades es un fenómeno a nivel mundial que varía sobre todo por las capacidades económicas de cada urbe. Sin embargo, la falta de atención en una planeación urbana integral genera problemas de múltiples características que terminan minando la calidad de vida de sus habitantes. ONU-HABITAT ha generado modelos que permiten ir modificando los esquemas de planeación, obteniendo como resultado que países como México se enfocaran en mayor medida en la generación de Planes de Desarrollo con planteamientos específicos sobre planeación urbana.

La planificación coordinada de la movilidad urbana y el desarrollo urbanístico comienza con una visión colectiva de la ciudad futura, compartida por el gobierno de la ciudad y la sociedad civil (...) la coordinación de la planificación de la movilidad y del crecimiento urbano tiene que producirse en diversas escalas espaciales –por ejemplo: la región en su conjunto, los distritos y los barrios – la armonización entre estos tres niveles puede ser crucial para el éxito de la integración del transporte y el desarrollo urbano. (Ibídem, 2013: 43)

En la visión de esta organización mundial, la planeación debe partir desde la concepción de la política, para ello la movilidad urbana requiere no sólo de gobernanza, sino que abre espacio a nuevas visiones para hacer política a partir de las necesidades y características de la sociedad civil con apoyo de especialistas en la materia para concebir políticas eficientes, que miren hacia el futuro y entiendan el cambio constante de la sociedad.

También es necesario introducir eficiencia, rendición de cuentas y transparencia en el proceso de toma de decisiones sobre el transporte urbano. Esto requiere el desarrollo e institucionalización de procesos de planificación y criterios de evaluación basados en medidas objetivas de

¹⁵ ONU-HABITAT, *Planificación y Diseño de una Movilidad Urbana Sostenible: Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos*, 2013. El informe muestra los retos del transporte al que se enfrentan las ciudades en todo el mundo e identificar ejemplos de buenas prácticas, también ofrece recomendaciones a los gobiernos nacionales, provinciales y locales, así como otros agentes implicados para desarrollar futuros urbanos sostenibles mediante la mejora de la planificación y el diseño de los sistemas de transporte. (ONU-HABITAT, 2013: Informe Mundial sobre Asentamientos Humanos)

rendimiento y vinculados a objetivos bien definidos y resultados planificados.

(Ibídem, 2013: 69)

Si bien incluye la participación ciudadana efectiva, es importante resaltar que son las instituciones de gobierno las encargadas de integrar el ideal de sus habitantes, y ello se suele lograr mediante la participación de grupos organizados, en la mayoría de los casos representados por organizaciones públicas no gubernamentales, que dan seguimiento continuo y de apoyo en las tareas confinadas al gobierno, en su correcto accionar por parte de la Administración Pública, siempre apegadas a un marco legal suficiente y de ser posible de mejora continua.

Para lograr empatar los elementos antes descritos se vuelve imprescindible tener regulaciones efectivas, si bien este término puede parecer reiterativo a la definición de regulación que; consiste en un conjunto de acciones gubernamentales para el control, en busca de prevenir acciones que afecten el interés público. Las razones que promulgan su accionar suelen ser: corregir actividades deseables que funcionan mal, o bien su restricción o prohibición, el control de resultados, o el fortalecimiento de la competencia. (Ayala,2001:636) Por ello si bien existe regulaciones para el tema de movilidad que ocupa al presente trabajo, también es posible su mejora en la búsqueda de objetivos de bienestar general, mediante el establecimientos la norma de costos, comisiones, acciones y monitoreos.

1.3 El deber ser de las políticas de movilidad urbana

Los servicios de transporte mediante aplicación móvil forman parte de la movilidad urbana al realizar traslados de personas apoyados en herramientas tecnológicas dentro del área metropolitana; su relación con la Administración Pública se explica de forma simple gracias a la labor mandatada desde las leyes y normas que rigen su accionar; para la CDMX, desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal o la Ley de Movilidad del D.F., por mencionar algunos. Este apartado se interesa en mostrar principios de la movilidad para el equilibrio en los procesos políticos y administrativos, que impactan en los desplazamientos, certeza de transporte y seguridad en la vida de los habitantes.

Generar acciones aceptables para los requerimientos actuales de la ciudad, implica tomar en cuenta al mayor número de actores relacionados para lograr proyectos integrales y admisibles; hoy en día son escasas las políticas en materia de movilidad que pueden ser seleccionadas desde una cúpula gubernamental sin tomar en cuenta a la sociedad civil, debido a su relevancia en el quehacer diario de las personas, tanto en su vida pública como privada.

El proceso para la toma de decisiones en materia de movilidad, además de ser complejo, implica múltiples limitantes; por ejemplo, respecto a costos y tiempo, por ello se adoptan criterios como los del ITDP donde las decisiones que benefician a la movilidad urbana responden a un enfoque colectivo sobre la ciudad, alienando expectativas, proyectos y visiones reales a futuro, que deben ir más allá de periodos gubernamentales o partidos políticos (ITDP, 2015: 227)

Dicho esquema visualiza a los individuos en función de sus necesidades, bajo una lógica administrativa acorde y una cultura política preocupada por el bienestar común, evitando caer en decisiones que benefician sólo a ciertos grupos selectos de interés. El instituto apunta hacia una visión de largo plazo apoyado en la planeación y combinación de proyectos que culminen en un integrado sistema de movilidad, aunado a una prospectiva nacional con proyectos replicables y modulares bajo altos niveles de calidad y servicio en distintas ciudades o zonas

metropolitanas. Para el ITDP, la movilidad debe visualizarse en primera instancia desde lo local, pero debe ser integradora a nivel nacional, generando proyectos piloto exitosos que sean replicables en el país y adaptables a las condiciones presentes en los territorios. Al abordar el espacio urbano, se hace evidente que el crecimiento urbano ha traspasado los límites político- administrativos, generando la necesidad de visiones y enfoques compartidos, en materia intermunicipal o interestatal, con instituciones metropolitanas de gestión, planeación, diseño, evaluación y monitoreo. (ITDP, 2013: 12)

Se estima que el punto de partida en la tarea de movilidad no sólo depende de la creación de políticas públicas efectivas, de largo plazo, profundo alcance, bajo una planeación, seguimiento y cuidado de recursos estricto, sino que también implica un cambio cultural del ciudadano, que obligue de igual forma la transformación del pensamiento de gobiernos y administraciones públicas.

La participación política en la movilidad urbana de la Ciudad de México debe integrar una visión ampliada sobre las necesidades y medios efectivos de una movilidad regulada y reglamentada, evitando en la medida de lo posible, las rupturas sociales o institucionales. Con una cultura de la movilidad urbana que busque la mejora de los desplazamientos, es posible desde el ámbito ciudadano exigir a los gobiernos y a sus administraciones generar políticas eficaces, de largo plazo.

El ITDP, también menciona que los proyectos de transporte deben responder adecuadamente a una demanda estimada, cumplir con estándares de calidad en operación, infraestructura, diseño, información, integración y gestión institucional (ibídem: 14), visión necesaria no sólo en los transportes públicos, también en los transportes privados. La búsqueda de mejores condiciones de movilidad se acompaña de características imprescindibles al momento de catalogar a un servicio como funcional. Siguiendo la idea del Instituto, es preciso esclarecer qué se quiere decir cuando hablamos de calidad respecto a los transportes urbanos, concepto que suele acompañar el deber ser de la movilidad y del transporte público.

Expresar la necesidad de *“un servicio de calidad”* va más allá, de la concepción individual sobre los medios efectivos para un determinado fin; se debe desglosar la idea entendiendo que el servicio es:

Un proceso consistente en una sucesión de actividades interrelacionadas de duración o localización definidas (...) Siendo su finalidad: satisfacer necesidades a la medida de un cliente individual o colectivo, según resultados y comportamientos esperados. (Galviz, 2011: 22)

Para Galviz todo servicio debe cumplir con las características que el cliente espera obtener para lograr la mayor satisfacción en su traslado, ya que cuenta con expectativas respecto de la finalidad y va adquiriendo experiencia mientras el servicio se brinda. Este cliente para el caso de la Administración Pública conlleva un pensamiento de mayor amplitud a su servicio; que lo valore como usuario y/o ciudadano, donde el concepto de calidad adquiere mayor relevancia. No implica únicamente la satisfacción individual, requiere la satisfacción de necesidades colectivas, tarea por la cual trabaja el gobierno en acción. Podemos ubicarlas como el tiempo estimado para llegar al destino, la comodidad, el precio, la seguridad, el ambiente y cualquier otro factor que interactúe de forma directa con el cliente/usuario durante el trayecto.

Cuando se integra servicio con calidad, el concepto busca juzgar los resultados positivos o negativos sobre los procesos. De presentar falla en algún proceso, el sistema como conjunto tendrá debilidades que son transformadas en una deficiente calidad. Por ejemplo, cuando se crean productos, es posible gestionar filtros de control que verifiquen el resultado obtenido, sin embargo, cuando hablamos de servicios donde interactúan múltiples actores tanto públicos como privados, la complejidad de lograr un resultado final óptimo se dificulta.

Con la visión administrativa de calidad que expone Francisco Moyado, queda consolidado el concepto como ese adjetivo que el cliente da a un servicio o producto según las expectativas que tiene:

El aseguramiento de la calidad entonces es una fase superior de su proceso de desarrollo. Representa la orientación de los sistemas de calidad, tanto hacia los procesos internos como hacia el entorno de los consumidores. La orientación de la organización y los procesos, hacia un producto y/o servicio, determinado por las expectativas del cliente, obligaría a las organizaciones a

*ser receptivas y atender el contexto económico y social en donde operan.
(Moyado, 2014: 52)*

Mientras grandes grupos sociales vislumbren al automóvil como el medio más efectivo, difícilmente se podrá exigir la implementación de políticas que empoderen al transporte público o a medios alternativos de movilidad, como suelen proponer organizaciones internacionales como ONU-Habitat. Por ello, para satisfacer las necesidades del usuario en relación con calidad, eficiencia y seguridad, es indispensable crear conciencia sobre los medios factibles para la ciudad, aquellos que son posibles y cumplen con características de eficiencia, eficacia y calidad para el conjunto de la población, no sólo para ciertos sectores, ampliando el horizonte de posibilidades respecto de la movilidad.

Podemos sintetizar que, hablar sobre calidad en los servicios de transporte, hace referencia a la serie de características que deben estar presentes en los traslados, pero ¿Quién las decide?, si bien el ciudadano puede exigir las ¿Cómo sabemos realmente qué características deben ser inamovibles en los transportes? Desde la perspectiva legal, podríamos apoyarnos en las normas oficiales o las leyes en la materia, pero implica comprender cómo se designaron. Por lo anterior podemos utilizar como herramienta a la gestión de calidad, que nos ayuda para fijar criterios claros, concisos, alcanzables y realistas sobre los procesos, y permite diferenciarse de la competencia.

La calidad es percibida, relativa al cliente y lo que es calidad para unos, puede no ser calidad para otros. Lo indispensable es conocer los requisitos del cliente: orientar toda la organización hacia la satisfacción de sus necesidades y exceder sus expectativas. (Ibídem: 23)

Para lograr una calidad total que abarque todo el proceso del servicio de transporte sería necesario trabajar desde el diseño hasta la evaluación bajo un enfoque confiable, satisfactorio, ético y oportuno, desarrollando criterios claros, concisos, alcanzables y realistas que en primera instancia satisfagan las necesidades del cliente o usuario, pero consecuentemente estén bajo una mejora continua, que logre superar las expectativas.

En este mismo sentido, Aguilar Villanueva apunta a que la Nueva Gerencia Pública ha buscado incrementar la capacidad de dirección de los gobiernos y aumentar la capacidad de respuesta, dotando de importancia a la calidad sobre la prestación de los servicios públicos. Así se ha tomado en cuenta los requerimientos de los ciudadanos en los programas y servicios abriendo la posibilidad de elección. (Aguilar, 2011:349) Gran parte de la responsabilidad de calificar un servicio como de calidad depende de las consideraciones del usuario, dando paso a la necesidad de mejorar la cultura de la movilidad, para éste busque la mejora continua siguiendo elementos de tiempo, costo, beneficio y seguridad.

Bajo las características actuales de las ciudades y de sus habitantes, la atracción de capital derivado de la competitividad se vuelve indispensable mediante una calidad gestionada y mejorada en los transportes que aporte al desarrollo, competitividad y productividad. Con lo anterior hemos ocupado elementos de la Nueva Gestión Pública¹⁶ que deriva en la gestión de calidad.¹⁷

Además de integrar aspectos de calidad en la prestación de los servicios públicos, es importante recordar que en la legitimidad política de las acciones administrativas influye la capacidad institucional conforme legalidad, frente a una población informada y decidida a ejercer sus derechos.

¹⁶ “La NGP surge en los años ochenta, bajo el impulso de la exigencia del ajuste de las finanzas públicas deficitarias de los Estados sociales, tuvo dos orientaciones diversas. La primera tendencia concentró su atención en el tamaño del aparato administrativo del gobierno social tradicional, que consideró hipertrofiado, incoherente y costoso, y en las características de su normatividad, gestión y operación administrativa, factores a los que atribuía ser la causa del desastre de las finanzas públicas” (Aguilar, 2013: 29)

¹⁷ Se puede afirmar de manera compendiadora que los principios esenciales de la Gestión de calidad son: 1 Focalizar al cliente, 2 Organización por procesos, con atención al punto final de la prestación del servicio, 3 Empoderamiento del personal, con énfasis en la calidad de la persona, 4. Sistema de medición o control estadísticos del proceso y 5. Mejora continua (Ibidem: 350)

1.4 Movilidad Inteligente

“El impulso a una movilidad inteligente a nivel urbano requiere tanto de una política federal, como de políticas de las entidades federativas y municipios, acorde a las nuevas tecnologías y necesidades de las ciudades y sus habitantes.” (ITDP, 2016: 58)

En una sociedad que se encuentra comunicada continuamente mediante internet y redes sociales, la tecnología ayuda en el mejoramiento de las condiciones de movilidad, enriqueciéndose gracias a la utilización de redes de datos, beneficiando a los usuarios en tiempo y economía, incluso como mecanismo de protección del medio ambiente.

La movilidad inteligente implica que usuarios, infraestructura y transportes estén interconectados, generando información con el fin de agilizar la movilidad, acceso a las ciudades e incluso un mejor desempeño económico.

La movilidad inteligente se define como sistemas tecnológicos, basados en las tecnologías de la información y la comunicación (TICs), que permiten a los habitantes de una ciudad tener más control de su acceso al transporte y un uso más eficiente de su tiempo. Mientras que a las autoridades encargadas de la ciudad, les permite una planeación y control más eficiente de las distintas opciones de transporte urbano. (ITDP, 2006: 18)

En el documento de Empowering Organizations Springer International Publishing, titulado Smart Mobility in Smart City, se presenta una tabla que señala algunos de los beneficios de la movilidad inteligente, visión que servirá en los próximos capítulos en la revisión de los servicios de transporte mediante aplicación. (Tabla 1.1, Beneficios de la movilidad inteligente)

Debido a las herramientas tecnológicas que integran una movilidad inteligente, servicios de transporte mediante aplicación como Uber se han desarrollado en las ciudades, mostrando al sector privado como actor interesado en revolucionar los desplazamientos, por las ganancias económicas y factibilidad que de ello devienen.

Las aplicaciones web, móviles y de datos masivos (big data) permiten nuevos servicios y sistemas de movilidad y transporte. La movilidad como servicio catalizará cada vez más el co-desarrollo público-privado y la coparticipación

de los sistemas y servicios de movilidad y transporte, así como el uso compartido y abierto del espacio público, los datos y la infraestructura.

(Ibídem: 12)

La importancia de la movilidad inteligente radica en ser la base de la transformación de las ciudades en materia de movilidad y de sus nuevas políticas, aprovechando las redes de datos masivos para eficientar los servicios, es decir, tener la capacidad para cumplir con el objetivo de trasladar personas en el menor tiempo posible. El desarrollo de estos mecanismos en la CDMX es limitado si se compara con otras ciudades de gran concentración poblacional como Londres, Singapur, Boston, Santiago de Chile, Bogotá o Curitiba; sin embargo, se visualizan poco a poco las tendencias hacia el transporte socialmente responsable, inteligente y de calidad, por ejemplo, mediante programas de uso de bicicletas o autobuses articulados.

Existe una gran cantidad de compañías privadas que, en los últimos años, han comenzado a desarrollar aplicaciones móviles para teléfonos inteligentes donde proporcionan algún servicio relacionado con la movilidad. Estas aplicaciones usualmente cumplen para llenar algún vacío de información que el usuario pudiera tener al momento de encontrarse en la vía pública. Se distinguen tres categorías principales de aplicaciones móviles de movilidad: uso de taxis privados, rutas punto a punto y transporte público. (ITDP, 2016:58)

Las aplicaciones generadas para transportes públicos o rutas, suelen obtener ganancias gracias a la publicidad que generan, la App's de servicio privado como el servicio de transporte mediante aplicación móvil obtienen ingresos mediante el cobro de comisiones. Lo preocupante para ITDP radica en que estas aplicaciones no generan bases de datos públicas, debido a la falta de norma que las obligue o promueva prácticas de datos abiertos en ellas. (Ibídem: 49). Por ello, la institución promueve la creación de políticas que, además de mejorar la movilidad del país, adopten tecnologías de la información para la generación de mega datos y su difusión pública, apegados a las normas de protección de datos personales.

El surgimiento de las aplicaciones móviles para taxis y otros vehículos, de movilidad compartida o el posible surgimiento a futuro de automóviles

autónomos, crean grandes retos y oportunidades para mejorar la movilidad, sustentabilidad y equidad de las ciudades. Por ejemplo, los semáforos inteligentes, los automóviles autónomos y las aplicaciones móviles para taxis y otros vehículos, podrían terminar incentivando el uso del automóvil, y reduciendo el uso del transporte público. (Ibídem: 58)

Así se ha definido el concepto de movilidad urbana como referente de los movimientos y traslados existentes dentro de una urbe para los fines y necesidades de sus habitantes, generando accesibilidad y enriqueciéndose mediante la movilidad inteligente, que busca a través de la tecnología y el uso masivo de datos la eficiencia en los bienes y servicios, impactando en los transportes gradualmente y siendo hoy día elemento necesario del transporte público.

Las recomendaciones y acciones de gobierno no pueden concentrarse y funcionar si no existe una sociedad comprometida con la movilidad urbana, por eso se plantea la necesidad de la educación, donde se difundan los valores de un tránsito funcional en las ciudades y se entiendan las características de los programas implementados; con ello el ciudadano se sentirá parte de un conjunto con una responsabilidad social que implica el accionar de todos los actores para el sano desarrollo, y el acceso a bienes y servicios.

La siguiente tabla (1.1) es el ejemplo de algunos beneficios destacados gracias a la movilidad inteligente, con soluciones de movilidad económicas como puede ser la utilización de sistemas de navegación GPS para tomar una ruta eficiente, las aplicaciones móviles que permiten compartir el automóvil en trayectos similares, la utilización de tarjetas electrónicas para el pago del transporte público, la instalación de semáforos inteligentes, o los sistemas de control de velocidad, hasta la creación de sistemas complejos para la gestión del tránsito y seguridad, o vehículos sin conductor. Cada propuesta, muestra los beneficios en la movilidad urbana, que pueden ser: la reducción de la contaminación, tránsito o ruido, aumento de seguridad, o minimizar costos de viaje.

Tabla 1.1. Beneficios en la movilidad inteligente

Solución de movilidad	Intensidad tecnológica	Reducción de la contaminación	Reducción de tráfico	Aumento de seguridad en el viaje	Reducción de ruido	Reducción de tiempos de viaje	Reducción del costo de viaje
1. Movilidad pública: vehículos y soluciones de transporte innovadoras							
Vehículos sin conductor	M			*			
Gestión integrada de vehículos de transporte en común	M	*	*	*	*		*
Sistema de ticketing integrado	M					*	*
2. Movilidad comercial y privada: vehículos y soluciones de transporte innovadoras							
Uso compartido del coche (con georeferencia y geotagging)	B		*				*
Servicios de compartir viajes	M		*				*
Bicicletas compartidas (con georeferencia y geotagging)	B	*	*		*		*
Sistema de navegación del automóvil	M			*			*
3. Infraestructura y políticas para apoyar la movilidad							
Infraestructura, cambios y abordando la movilidad							
Semáforos integrados	M		*				*
Sistemas de guía para el estacionamiento	M	*	*				*
Sistemas para gestionar y controlar la velocidad	M		*				*
Políticas integradas para apoyar las iniciativas de la movilidad inteligente							
Tarjetas inteligentes	M						*
Integración de las tarifas entre transportes públicos y privados	M						*
Regulación de acceso (áreas peatonales, bandas temporales)	M		*		*		
Rediseñar los horarios de la ciudad (horarios públicos, horarios escolares, etc.)	M	*	*	*			*
4. Sistemas para recopilar, almacenar y procesar datos, información y conocimientos dirigidos a diseñar, implementar y evaluar políticas e iniciativas integradas de la MI							
Sistemas de control de demanda para acceder a áreas reservadas (tarifas de acordonamiento, tarifas de gestión, cobro electrónico de peajes con y sin GPS)		A	*	*	*	*	*
Sistemas integrados de guía para el estacionamiento	M	A	*	*	*	*	*
Paneles de mensajes viales (VMS)	M	A	*	*	*	*	*
Control del tráfico urbano (UTC)	M	A	*	*		*	*
Sistemas de video vigilancia para seguridad de área y ambiente	M	A		*	*		
Sistemas integrados para la gestión de la movilidad		A	*	*	*	*	*
Sistemas de recopilación de los datos del tráfico (control de sección, control variable de los límites de velocidad, medición de rampas)	M	A	*	*			
Sistemas expertos para la correlación y filtración de eventos (Detección automático de eventos - AID)	M	A	*	*		*	
Sistemas para direccionar y controlar el tráfico urbano y suburbano (control de sección, medición de rampas, límites de velocidad variables, activación del carril de emergencia para la congestión)	M		*	*		*	
Sistemas para la gestión de flotas y logística	M	A	*	*		*	*
Sistemas para la gestión de flotas de transporte público adaptados a UTC (sistema de planificar, monitorear y reportar el servicio de transporte público, sistema de ticketing electrónico integrado, sistema de información para usuarios de transporte en común)	M		*	*		*	*

Notas. B=baja, M=mediana, A=alta.

Fuente (ITDP, 2006,Tabla1)

La necesidad de desplazarse forma parte constante de la vida, cumplir con estándares para la sociedad actual requiere integrar elementos como eficiencia y seguridad; los sistemas de transporte mediante aplicación móvil forman parte de nuevos modelos de transporte urbano y de movilidad inteligente que, gracias a la tecnología, brindan servicios cómodos, rápidos y eficientes, permitiendo de forma simple conectar a conductores con usuarios para realizar traslados, utilizando el internet y los sistemas GPS como herramienta base.¹⁸

Las aplicaciones (Apps¹⁹) diseñadas para permitir que las personas obtengan un servicio de transporte individual en un teléfono móvil o tableta, son ofrecidas a nivel mundial por las Empresas de Redes de Transporte (ERT). Utilizan tecnología que hace unos años se vislumbraba poco factible en nuestro país, sin embargo, para 2017 México cuenta con servicios de datos y redes de telecomunicación que permiten de forma fácil y asequible estar en contacto vía internet. Por ejemplo, en 2015 el INEGI informó que el 39.2% de los hogares del país tenían conexión a Internet, con 57.4% de la población mayor a seis años como usuaria, y elevado porcentaje de consumidores entre 12 y 35 años, denominados población joven. (INEGI, 2016: Estadísticas a propósito del día mundial de internet).

La telefonía celular igualmente se ha convertido en un servicio de gran importancia para la población, ya que permite establecer una comunicación ubicua y oportuna, promoviendo el sentido de pertenencia y cercanía. Esta es de las tecnologías de mayor penetración, con las menores diferencias regionales y que suma un total de 77.7 millones de personas usuarias del servicio (INEGI, 2016: Estadísticas a propósito de día mundial de internet: 6).

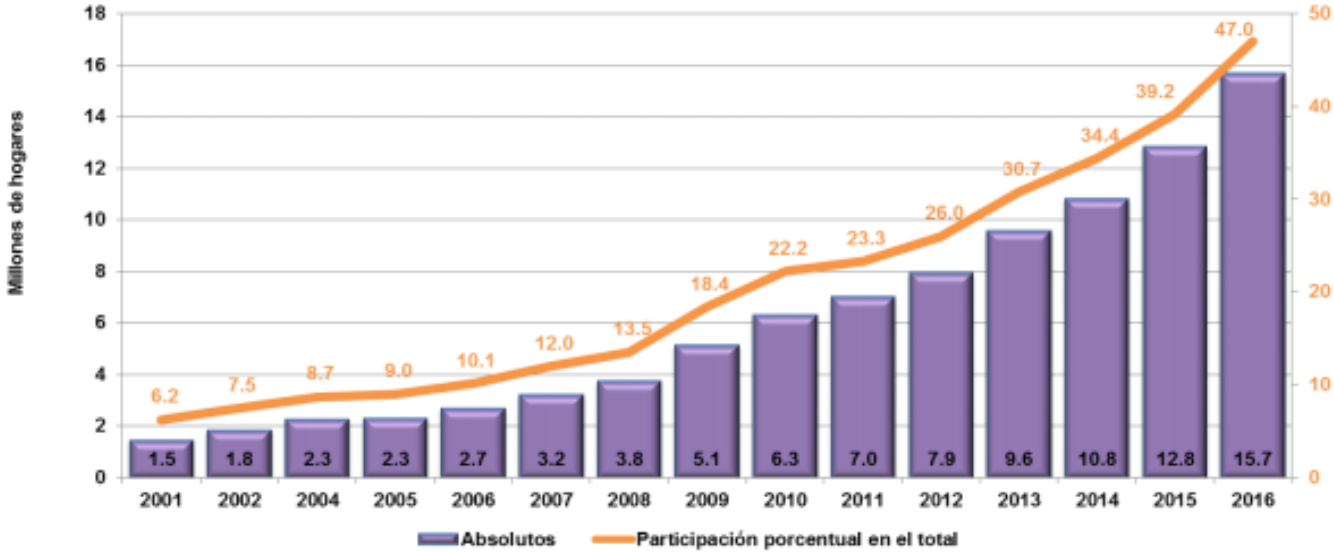
¹⁸ GPS: Del ingl. GPS, sigla de global positioning system 'sistema de posicionamiento global'. 1. m. Tecnol. Sistema que permite conocer la posición de un objeto o de una persona gracias a la recepción de señales emitidas por una red de satélites. (Real Academia Española, 2014, ed. 23 online).

¹⁹ APP Aplicación informática instalada en dispositivos móviles para la realización de una labor o actividad concreta por parte del dispositivo. Aplicación: Del lat. applicatio, -ōnis. 4. f. Inform. Programa preparado para una utilización específica. Disponible (Ibídem).

En la Encuesta Intercensal 2015, el INEGI contabilizó más de 119 millones de habitantes en México, de los cuales, según la misma fuente, 77.7 millones usaban teléfono celular. En nuestro país cerca del 65% de las personas dispone de estos equipos; dos tercios son teléfonos “inteligentes”, con capacidad de conectarse a internet y utilizar aplicaciones móviles.

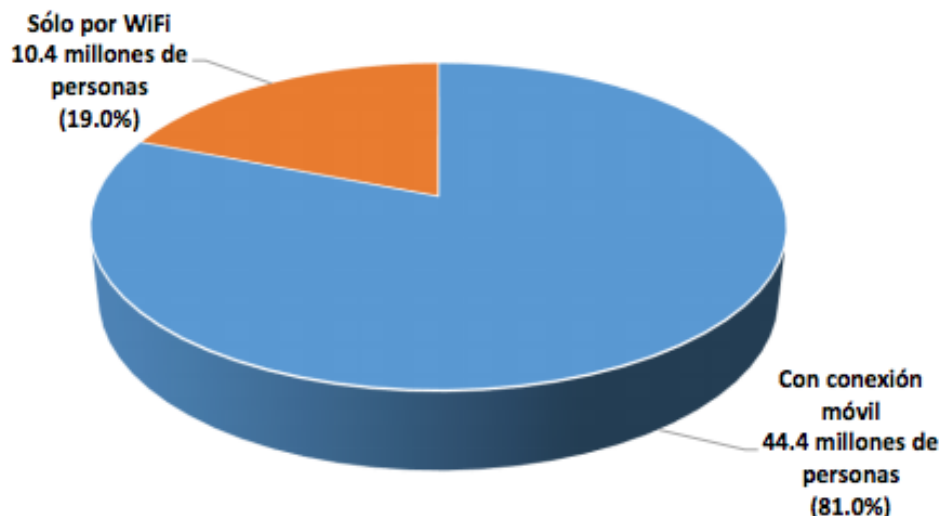
En la última Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares (ENDUTIH) de 2016, que realizó el INEGI en colaboración con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el Instituto Federal de Telecomunicaciones, se mostró el aumento en 7.8 puntos porcentuales respecto a la penetración del año anterior en el número de hogares conectados a internet en nuestro país (Gráfica 3.1). Asimismo, 81 millones de usuarios de telefonía celular, de los cuales 60.6 millones utilizan Smartphone, significando un incremento de 9.7 por ciento entre 2015 y 2016. (INEGI, 2016, Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares.

Gráfica 1.1 Hogares con Internet 2001-2016.



Fuente: INEGI, 2017, Comunicación Social: 4

Gráfica 1.2 Porcentaje de usuarios de teléfono inteligente, según disponibilidad de conexión móvil, 2016.



Fuente: INEGI, 2017, Comunicación Social: 9

Entre 2015 y 2016, el número total de usuarios que sólo utilizan un teléfono inteligente o smartphone creció de 50.6 millones de personas a 60.6 millones. Asimismo, de los usuarios de teléfono inteligente, el 81.0 por ciento dispone de conexión móvil, lo que les permite el acceso a Internet desde cualquier lugar. (Ibídem: 2) (Gráfica 3.2.)

El concepto de movilidad inteligente y su aplicación en México gracias a las condiciones actuales de los servicios de telecomunicaciones es relevante para el presente trabajo por su necesidad en los traslados realizados por los servicios de transporte mediante aplicación móvil. Estas empresas que trabajan apoyadas en Aplicaciones móviles y/o plataformas en la Web, requieren de internet, por ello la transferencia de datos mediante conexiones móviles en los teléfonos inteligente se vuelve imprescindible para; solicitar un viaje, ubicar al cliente, cobrar la tarifa mediante tarjeta bancaria, o mantener contacto vía chat. El enlace entre usuario y conductor, demanda de geolocalización y programas que mediante aplicación y software²⁰ procesen la información del viaje con los dispositivos móviles.

²⁰ Software: Voz ingl. 1. m. Inform. Conjunto de programas, instrucciones y reglas informáticas para ejecutar ciertas tareas en una computadora. (Real Academia Española, 2014, ed. 23 online).

Hace diez años el concepto resultaba innovador; las empresas tenían que desarrollar una plataforma tecnológica que pudiera ser utilizada en dispositivos inteligentes y que permitiese poner en contacto a choferes con usuarios para realizar un traslado, de forma sencilla y bajo la premisa de apretar un botón y tener un vehículo a la disposición del cliente en minutos.

Uno de los principales debates a nivel mundial radica en definirlos como transportes públicos o privados, más adelante se abordará el tema, sin embargo; es importante mencionar que algunas de estas plataformas también funcionan para enlazar servicios de taxis convencionales, lo que hace compleja su definición. Para el presente trabajo se denomina como “Servicio de transporte mediante aplicación móvil”, ya que la base de su actividad es brindar un servicio de transporte, y la forma de solicitarlo es mediante aplicaciones móviles o sistemas computacionales, sin importar, bajo esta primera denominación y visión, su carácter de público o privado.

Este capítulo ha expuesto que la movilidad urbana no sólo se relaciona con la realización de traslados, también busca el acceso a bienes y servicios, dando como resultado políticas basadas en los individuos, sus relaciones y la satisfacción de sus necesidades dentro del contexto urbano, donde el transporte es el medio que pretende facilitar y lograr el acceso a los distintos espacios. La mayoría suelen ser exclusivos, y su uso depende de las condiciones socio-económicas de quien pretenda utilizarlos. En la búsqueda de transporte tecnológicamente más avanzado y con mayor capacidad, se han creado opciones para compartirlo, que permiten a las personas movilizarse de manera colectiva a mayores distancias.

Los desafíos para la movilidad en las grandes ciudades se relacionan con el tipo de transporte, la infraestructura, la planeación y el diseño urbano. Generar acciones aceptables para los requerimientos actuales, implica tomar en cuenta al mayor número de actores relacionados para lograr proyectos integrales y admisibles; hoy en día son escasas las políticas en materia de movilidad que pueden ser seleccionadas desde una cúpula gubernamental sin tomar en cuenta a la sociedad civil, debido a su relevancia en el quehacer diario de las personas, tanto en su vida pública como privada. Frente a este contexto la movilidad inteligente se presenta

como solución para que los usuarios, infraestructura y transportes estén interconectados, generando información con el fin de agilizar la movilidad, acceso, crecimiento y desarrollo de las ciudades.

La movilidad inteligente requiere de las tecnologías de la información para el logro de sus objetivos, por ello se han expuesto las condiciones tecnológicas presentes en nuestro país, que permiten la llegada de Empresas de Redes de Transporte que ofrecen traslados apoyados en aplicaciones móviles en teléfonos inteligentes, para el mercado de la Ciudad de México.

Capítulo II. El transporte y la movilidad urbana en el territorio de la CDMX

“Las ciudades mexicanas experimentan un crecimiento desordenado y disperso acompañado de una insuficiente planeación territorial y de movilidad, lo que ha generado un entorno urbano que demerita la calidad de vida de sus habitantes: congestión vial, contaminación auditiva, incremento de muertes por hechos de tránsito, pérdida de productividad, fragmentación social, aumento de emisiones derivadas del uso excesivo del automóvil particular y relacionadas con cambio climático, por mencionar algunos de los efectos perniciosos sobre la sociedad.” (ITDP, 2016: 9)

El desarrollo urbano de la Ciudad de México ha evolucionado con el paso de los años de manera drástica, de forma específica la movilidad urbana es un reto por la cantidad de personas que en la ciudad transitan y buscan realizar sus actividades diarias mediante los servicios de transporte e infraestructura. Este capítulo expone el desarrollo y situación actual de las principales características de la Ciudad de México en relación con la movilidad urbana, y busca clarificar el entorno y los retos constantes que enfrenta la Administración Pública. Aquí se muestra de forma concisa los cambios y avances en la materia, se parte de la exposición de los medios asequibles, según las condiciones físicas, políticas y administrativas, y culmina con los cambios regulatorios y programáticos realizados de acuerdo con las circunstancias de la ciudad. En la parte final de este apartado se mencionan las condiciones generales del transporte en la actualidad, así como el marco normativo que las ampara, herramienta indispensable para que la Administración Pública accione su regulación. Bajo este tenor será posible ubicar y comprender el contexto que envuelve a los servicios de transporte mediante aplicación móvil desarrollados en el capítulo tercero.

2.1 La Ciudad de México; breve recorrido histórico del transporte

La llegada a nuestro país de los motores a base de carbón y las nuevas tecnologías en la creación de productos, modificó el traslado de los habitantes y sus centros de trabajo, siendo el área central del Valle de México muy atractiva para la mano de obra de otras regiones que requerían de bienes y servicios, respondiendo a fenómenos de crecimiento económico y nuevas tecnologías. Durante el Porfiriato se

modificó la comunicación y movilidad; a nivel nacional el tren y su expansión fueron parte importante del desarrollo, mientras que para la capital el tranvía fue el vehículo de mayor uso durante los inicios del siglo XX debido a su eficiencia.

El crecimiento económico ocurrido durante el Porfiriato propició el desarrollo de la ciudad. (...) Por la capital fluían al resto del país no sólo las inversiones extranjeras y las modas y las ideas políticas y filosóficas, sino también los avances de la técnica, por lo tanto, los medios de tracción animal fueron sustituidos por los tranvías eléctricos y el alumbrado público. Con estos dos sucesos la ciudad y con ella el país entraron de lleno a la “era moderna”²¹.
(Rodríguez, 1999: 13)

Derivado de múltiples conflictos y la afectación para los habitantes de la Ciudad, en 1946, por decreto del presidente Manuel Ávila Camacho, se nacionalizó el servicio de tranvía; *“Con ello terminaron casi 40 años de operación del servicio de tranvías por parte de la compañía privada extranjera. De esta forma, el Estado Mexicano tomó por primera vez control directo de un medio de transporte urbano”*.
(Leidenberger, 2011: 111)

La creación de la empresa estatal Servicio de Transportes Eléctricos, fue una medida de rescate gubernamental de un servicio con tecnología en extinción, y ante múltiples huelgas derivadas de inconformidades por parte de sus trabajadores, lo que influyó en constantes cortes de servicio. Este antecedente enmarca el inicio en la expansión de tareas por parte del gobierno, encargándose de múltiples áreas de producción y servicios, incrementando las labores de la Administración Pública.
(Rodríguez, 1999: 32)

Con la incautación del 70% de los bienes de las empresas de tranvías, los camiones comenzaron a tomar fuerza como medio de transporte gracias a acuerdos políticos, y ampliaron sus concesiones por la flexibilidad frente a la demanda de nuevas o

²¹ El crecimiento de nuevos centros industriales en las afueras de la ciudad como Tlalpan, Azcapotzalco y Tlalnepantla, así como el abasto proveniente de Xochimilco y Coyoacán, fue generando la ampliación de rutas. Para 1904 se contabilizaban cerca de 345 mil habitantes, con 25% de la población total nacional en la Ciudad de México, acompañando un incremento de nuevas colonias y la expansión de líneas tranviarias.

modificables rutas y, sobre todo, por enmarcarse como gremio de apoyo al grupo gobernante;

Los camioneros evolucionaron al ritmo de desarrollo del país, porque siempre estuvieron en una situación social y política que les permitió aprovechar de la manera más favorable los acontecimientos políticos y sociales en el periodo que comprende de 1922-1946. (Ibídem: 22)

Según Jesús Rodríguez los “hombres camión” iniciaron sus operaciones desde el nacimiento del régimen populista y se transformaron en pequeños y medianos empresarios organizados con el desarrollo industrial acelerado, y fue la Segunda Guerra Mundial la que mostró la necesidad de mantener una economía fuerte con capacidad de garantizar los servicios de transporte.

El periodo de Lázaro Cárdenas forjó los principios de la Planeación en México y los esbozos de la planeación urbana, además de establecer modelos de sociedades cooperativas de autotransporte. En 1945 el Presidente Manuel Ávila Camacho presentó la *Ley de los transportes urbanos y suburbanos del D.F.*, donde se comenzaron a esbozar los principios administrativos y jurídicos del transporte urbano. *“En esta ley se sentaban las bases legales para garantizar la continuidad del servicio de transporte en la capital, ya que la paralización total o parcial de dichos transportes podía ocasionar graves perjuicios”* (Ibídem: 31)

Además, se incrementaron las organizaciones de transportistas, resaltando la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el D. F. y La Alianza de Camioneros de México A.C., que serían de gran peso político para las décadas siguientes. Así comenzó una expansión automotriz que trajo consigo plantas ensambladoras a México, generando poco a poco la introducción de nuevas unidades, destacando servicios colectivos como camiones, microbuses, combis, vagonetas y taxis.²²

Para 1950 la demanda de servicios de transporte de pasajeros aumentó en 70% y fue atendida principalmente por los camiones que registraron un crecimiento de

22 Otro vehículo que comenzó a llamar la atención de los usuarios desde los años cincuenta fue el Taxi. Ganó popularidad por su capacidad de desplazamiento fuera de una ruta delimitada y siendo emblema del transporte en la Ciudad de México por su cromática y apelativos como; “Cocodrilos”, “Cotorras”, “Canarios” y Ecológicos (Rodríguez, 1999: 79)

72%, ese desarrollo en la Ciudad trajo como consecuencia la búsqueda de espacios de vivienda, que fueron encontrados en el área perimetral de la ciudad, generando traslados mayores en tiempo y costo. (Rodríguez, 1999: 35)

El periodo de crecimientos económico más rápido de México coincidió con el periodo de mayor expansión poblacional y migración hacia las ciudades, en especial hacia la ciudad de México (1940-1960) (...) Una vez establecidas, y sin seguir ninguna política de control poblacional, las áreas urbanas no tardaron en desarrollar una estructura de edades con una base importante de padres jóvenes. (Ward, 2004: 103)

El centro de la Ciudad de México comenzó a verse sobrepoblado y, como respuesta, el gobierno del presidente Gustavo Díaz Ordaz buscó la desconcentración de actividades industriales hacia las afueras del entonces territorio central, volviendo a incrementar la necesidad de desplazarse para algunos sectores.

El gobierno Federal impulsó la descentralización administrativa y económica, y el Departamento del DF, puso en práctica una serie de medidas tendientes a equilibrar la distribución territorial de los usos del suelo y a regular el desarrollo urbano. (Ibídem: 51)

Aunado al aumento de la población desde los años 40, muchos residentes del centro habían buscado hogar en las delegaciones periféricas o los municipios del Estado de México como Nezahualcóyotl y Naucalpan; entre 1960 y 1970 la expansión se acentuó hacia Tlalnepantla, Ecatepec y delegaciones del sur del D.F. (Ward, 2004: 110) El automóvil privado tomó fuerza desde los años 60 en las clases de mayor solvencia económica, ante el fenómeno de expansión de la mancha urbana y nuevas necesidades de transporte. Lo anterior concretó, para 1967, la realización de ocho millones de viajes diarios y el aumento de congestionamientos viales; la respuesta de las autoridades fue la construcción de nuevas vialidades, y la más óptima para sus años, la construcción del metro de la ciudad de México, concibiéndose como columna del transporte urbano.

Para 1975:

Circulaban en la capital del país más de dos millones de vehículos, incluyendo los que provenían de los municipios conurbados, se efectuaban

más de 20 millones de viajes diarios, más de la mitad a bordo de los autobuses. Los automóviles particulares ocupaban el 70% de la vialidad para circular y estacionarse, consumían el 33% de la producción de gasolina nacional, transportaban 1,8 personas por viaje, mientras que los autobuses transportaban 50 o 60 pasajeros en promedio (SEMOVI, 2017: Acerca de)

Ante el aumento poco controlado en la flota vehicular, en 1975, se creó la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR), organismo público descentralizado encargado de la planeación, proyección y construcción de obras en la materia, y en 1976 José López Portillo transforma la Secretaría de Obras Públicas en la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, con un sistema de planeación urbana.²³ (Ibídem: Acerca de.)

Para 1981 volvió el descontrol respecto a los concesionarios en áreas centrales de la ciudad, por lo que Hank González, Regente de la Ciudad de México, tomó el control de ciertas rutas y surgió el Servicio de Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100, manejado como organismo público descentralizado; un eslabón más del transporte manejado por la Administración Pública.

Con el aumento del control de los Servicios de Transporte en la Ciudad, se registró un nuevo ciclo, donde la norma se hizo presente ante la necesidad de regular las relaciones de movilidad urbana. Desde 1984 el transporte en el D.F. fue regido por la Coordinación General del Transporte con el objetivo de diseñar las políticas de transporte urbano, realizando estudios económicos, sociales y técnicos para la planeación del transporte y la vialidad en la capital, y determinar las medidas técnicas y operacionales, elaborando el Programa Integral de Transporte y Vialidad, así como estudios para hacer eficiente el uso del servicio, infraestructura, tarifas, supervisión de operación, marco legal para la prestación del servicio y autorizaciones.²⁴ (Ibídem: Acerca de)

²³ En la CDMX el primer plan fue elaborado por Carlos Hank González.

²⁴ “Con el fin de resolver los problemas de transporte de la Zona Metropolitana, el gobierno federal, del estado de México y del Distrito Federal, constituyeron el 7 de febrero de 1991 el Consejo de transporte del Área Metropolitana (COTAM), mismo que tres años después, se convirtió en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad” (COMETRAVI)” (Ibídem: Acerca de)

Para 1994, mediante modificaciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, surgió la Secretaría de Transportes y Vialidad que entró en funciones en el año 1995 y permaneció hasta 2014, siendo el área central responsable del transporte y vialidad de la ciudad; desde donde se marcaba la política en la materia, así como la vigilancia de la norma, coadyuvando en algunas de sus actividades la Secretaría de Seguridad Pública.

Cabe destacar la serie de acciones realizadas desde el primer gobierno electo en el Distrito Federal en 1997:²⁵ El Jefe de Gobierno, Cuauhtémoc Cárdenas, creó un comité para evaluar los concursos públicos y otorgar concesiones, desarrolló como órgano desconcentrado el Instituto del Taxi, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP²⁶), y manuales de vigilancia y modernización del transporte. En 2001 el Jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador, generó el Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV), con 100 acciones en cinco subprogramas:

- Transporte y Desarrollo Sustentable
- Desarrollo Integral de los Servicios de Transporte
- Desarrollo Integral de la Infraestructura
- Atención Ciudadana; y
- Fortalecimiento Institucional

En 2005 inauguró el Sistema de Autobuses Articulados Metrobús, mismo que se continuó ampliando durante el sexenio de 2006-2012 hasta llegar a 4 líneas, y se generaron programas enfocados en la utilización de la bicicleta como transporte urbano.

Miguel Ángel Mancera, Jefe de Gobierno de la Ciudad de México (2012-2018) ha seguido una lógica de transformación urbana que enfatiza la necesidad de la planeación, reconstitución y mejoramiento de los transportes urbanos y del espacio

²⁵ La reforma política de 1996 acordó que el Jefe de Gobierno de la Ciudad, los miembros de la Asamblea legislativa del D. F. y los Delegados fueran elegidos mediante votación directa, otorgando derechos políticos que no habían sido otorgados a los ciudadanos de la CDMX.

²⁶ "Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, la Administración Pública del Distrito Federal estimó pertinente la creación de una red de transporte público de pasajeros en autobuses para las zonas periféricas de la ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a las clases populares, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. La Red de Transporte de Pasajeros tendrá por objeto la prestación del servicio radial de transporte público de pasajeros con base en los principios de legalidad, honradez, lealtad y profesionalismo, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en el Distrito Federal". (RTP, 2018: Inicio)

público mediante el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, donde se plantearon los siguientes ejes estratégicos:

- Sistema Integrado de Transporte (SIT)
- Calles para Todos
- Más Movilidad con Menos Autos
- Cultura de Movilidad
- Distribución Eficiente de Mercancías; y
- Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).

Además, en 2014 se publicó La Ley de Movilidad del Distrito Federal, en 2015 el Nuevo Reglamento de Tránsito y a finales de 2017 la reglamentación de la Ley de Movilidad.

“Establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, (...) efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto” (ALDF, 2014, Ley de Movilidad: Art. 1)

A pesar de ser una revisión histórica general y acotada, es posible mostrar el enlace entre desarrollo urbano y transporte, que desemboca en asuntos de movilidad. Dependientes de condiciones históricas, sociales y territoriales, los medios de transporte se han modernizado para brindar servicio a la población, siendo regulados por la Administración Pública. Con esta exploración podemos visualizar un esquema general del territorio, su transformación, desarrollo y desafíos.

Anteriormente el énfasis se centraba en el tipo de transporte, con periodos de estabilización en el desarrollo de unidades. Una vez que el camión fue el medio de transporte público más utilizado, la industria automotriz se mantuvo a la cabeza de la movilidad, con ello la atención se transfirió hacia la normatividad para mantener, mejorar y planear dichos servicios.

Las modificaciones en reglamentos y sus adecuaciones muestran las características y necesidades de la urbe, contar hoy en día con una legislación tan específica expone la multiplicidad de actores y acciones que se efectúan en la capital y que tienen consecuencia en los tránsitos cotidianos; ampliando la visión hacia la eficiencia, reglamentación, operatividad y sustentabilidad.

La reconfiguración del tránsito y vialidad, a una visión de movilidad enfocada en las características actuales de la ciudad, consecuentes de su desarrollo y crecimiento por más de 600 años, muestra la necesidad de cambiar a esquemas que prioricen a las personas antes que a los vehículos, así como un gobierno con la capacidad de generar ciudades habitables y con calidad de vida. Además, en los últimos años las tecnologías de la información han permitido contar con herramientas que buscan hacer eficientes los servicios, y es la Administración Pública, como autoridad, la encargada de aplicarlas y exigir las.

2.2 La demografía de la Ciudad de México en la movilidad actual

La Ciudad de México forma parte de un territorio densamente poblado y con características económicas y políticas relevantes para el país; desde sus inicios representó un punto nodal de poder político y de actividades económicas que se han ido transformando, pasando en los últimos años por cambios político-administrativos que han modificado su nombre y estructura.²⁷ Es reconocida como parte de las ciudades más grandes del mundo,²⁸ generando puntos de inversión e interés, que ayudan a su constante crecimiento, desarrollo y competitividad, destacándose por su actividad económica terciaria²⁹, referente al comercio y servicios, ayudando a generar poco más del 16% del Producto Interno Bruto a nivel nacional. (INEGI, 2016: México en Cifras)

La complejidad de ser el centro financiero, político y cultural más importante del país con 1,485 km² implica una serie de retos que culminan en conseguir una óptima calidad de vida para sus habitantes (CDMX, 2017: Sobre nuestra ciudad) equivalentes al 7.5% de la población nacional. Entre sus características sociodemográficas, se destaca la estimación de 8, 918,653 personas residentes, con una tasa de crecimiento anual de 0.3% y edad promedio de 33 años. El 61% está en edad productiva y de ellos 83% labora en el comercio y servicios, siendo el sostén económico generador de empleos. (INEGI, 2015: Cuéntame)

La población se encuentra asentada en las 16 delegaciones políticas que conforman a la Ciudad de México, siendo Iztapalapa y Gustavo A. Madero las de mayor densidad poblacional, y Cuajimalpa junto con Milpa Alta las de menor. Pero la cantidad de habitantes no responde a la cantidad de personas que pueden llegar a estar en una misma demarcación a lo largo del día.

En la suma de empleo, por ejemplo, destaca: Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Gustavo A. Madero como centralizadoras de actividades económicas terciarias,

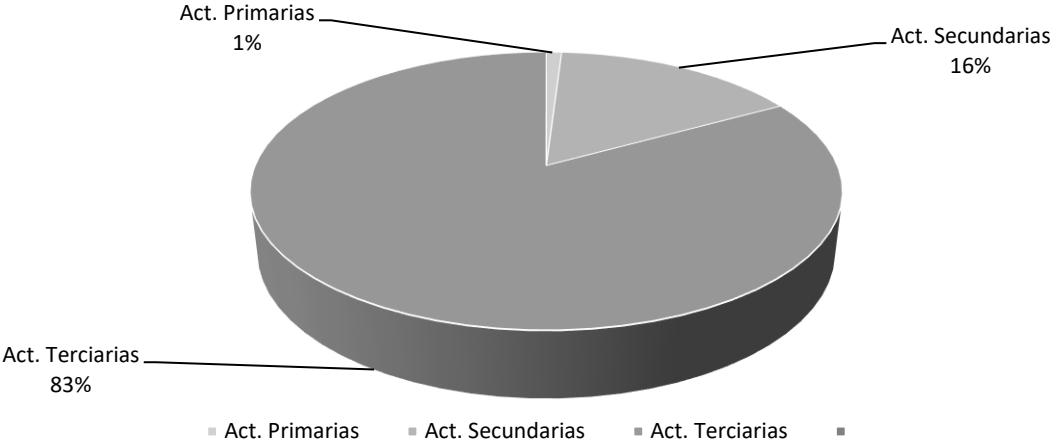
²⁷ Reforma Política del DF, 21 de enero de 2016 / Constitución Política de la CDMX, 31 de enero de 2017.

²⁸ Demographia World Urban Areas, 12th, 2016, Catalogó a la Ciudad de México en el número 12 de las zonas urbanas más grandes del mundo.

²⁹ "Salinas de Gortari aspiraba a convertir la Ciudad de México en el centro principal de servicios financieros en América Latina, junto con la entrada de México al TLC, se intensificó el papel incipiente de la ciudad como centro financiero y capital comercial" (Ward, 2004, p. 11)

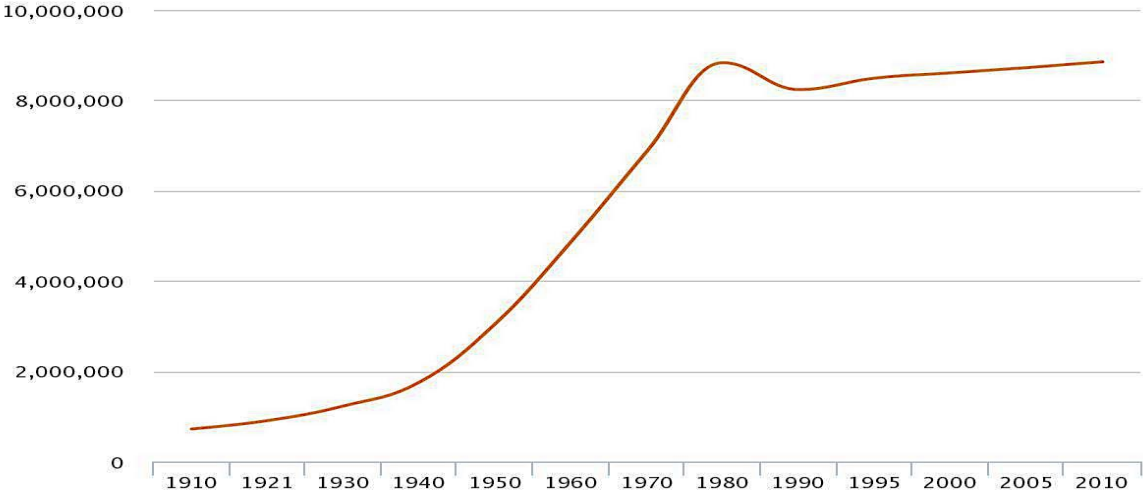
empleando no sólo a la fuerza laboral local, también la de los estados colindantes y conformantes de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). (INEGI, 2010: Censo de Población y vivienda)

Gráfica 2.1 Actividades Económicas en la CDMX



Fuente: Con datos de la Encuesta Intercensal de 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

Gráfica 2.2 Población en la CDMX.



Fuente: INEGI. Censos y Conteos de Población y Vivienda.

El crecimiento diferencial de población es coherente con la recomposición económica en la región, más clara en los ochenta, cuando la economía del Distrito Federal se orientó hacia los servicios y transfirió parte de su industria a los municipios del Valle (Delgado, 1998: 87)

Mientras que en la CDMX un 4.9% de la población se traslada diariamente a otra entidad para trabajar, en el Estado de México lo realiza el 22.5% de la población, mostrando que el movimiento poblacional cotidiano dentro de la Ciudad de México es mayor a su cantidad de habitantes, generando recursos, pero complicando los principales bienes y servicios como alimento, agua, desechos, transporte, seguridad, contaminación y energía, repercutiendo en la calidad de vida.³⁰ (INEGI, 2015: Cuéntame). El ITDP muestra que la distancia promedio entre los conjuntos de viviendas y el centro urbano más cercano, está entre 10.56 y 21.9 kilómetros en las zonas metropolitanas más relevantes de México (ITDP, 2012: 16); por ello, los habitantes de la ZMVM tienen que enfrentar los aislamientos entre las fuentes de trabajo, bienes y servicios.

La Ciudad de México y su zona metropolitana han sufrido una expansión urbana acelerada sin una adecuada planeación y sin inversiones suficientes en sistemas de transporte y movilidad. Esto ha generado un sistema de transporte público fragmentado y ha impulsado el aumento del uso del automóvil con consecuencias negativas para la sociedad: muertes por hechos de tránsito, contaminación del aire, generación de Gases de Efecto Invernadero (GEI), congestión vial, contaminación auditiva, pérdida de productividad, fragmentación social, etcétera. (ITDP, 2017: 15)

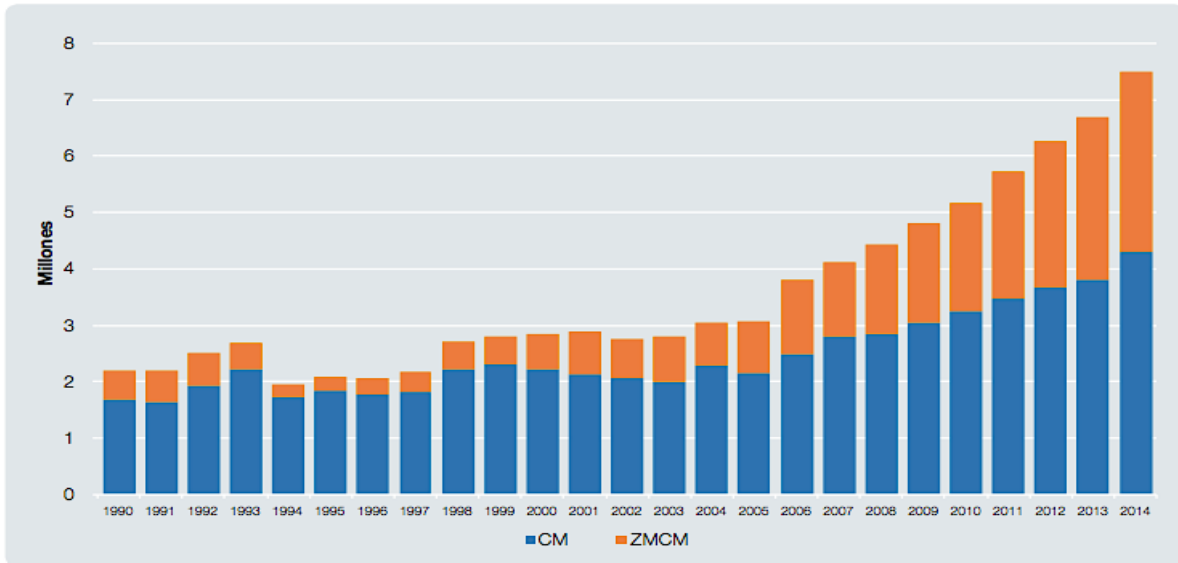
Tan sólo el transporte privado registrado en la Ciudad es de más de 4.7 millones de automotores, cifra que se estima mayor en tránsito al incluir los vehículos provenientes de las entidades federativas colindantes que realizan sus labores

³⁰ No podemos comprender la dinámica de la Ciudad de México sin tomarla en cuenta dentro de la ZMVM, debido a su constante interacción e incluso nula delimitación visual. Por ejemplo, divisiones políticas que se marcan a media calle, predios que se encuentran en dos demarcaciones territoriales, o servicios de transporte que transitan más allá de los límites de la CDMX, dejando claro que algunos municipios forman parte importante del desarrollo de la Ciudad.

“El crecimiento diferencial de población es coherente con la recomposición económica en la región, más clara en los ochenta, cuando la economía del Distrito Federal se orientó hacia los servicios y transfirió parte de su industria a los municipios del Valle”(Delgado, 1998: 87).

diarias en la Ciudad, y en conjunto acercándose a los 8 millones de vehículos en toda la ZMVM. (CONACYT, 2016: 125)

Gráfica 2.3 Evolución de los vehículos registrados en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México



CM: Ciudad de México.

ZMCM: Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Fuente: CONACYT, Tendencias Territoriales determinantes del futuro de la Ciudad de México.

El ITDP, menciona que se ha dejado de lado la planeación urbana, mediante los modelos de crecimiento actuales que son determinados por el mercado inmobiliario, siendo dispersos, insustentables y desordenados. A pesar de que las administraciones de la Ciudad desde el año 2000 han optado por políticas y programas sociales innovadores para México, siguen existiendo rezagos importantes.

El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)³¹ destaca la falta de capacidad en el logro de acuerdos entre órdenes de gobierno, caracterizado principalmente por la diversidad de afiliaciones políticas de los mandatarios; esta incapacidad se

³¹ “Un estado competitivo es aquel que consistentemente resulta atractivo para el talento y la inversión, lo que se traduce en mayor productividad y bienestar para sus habitantes” La CDMX fue la entidad federativa más competitiva a nivel nacional en el año 2016 por su desempeño económico, financiero y de telecomunicaciones, además de mantener el mayor PIB per cápita (302 mil 37 pesos por persona). No obstante, los avances, el IMCO observó que “la Ciudad de México presenta importantes rezagos en materia de estado de derecho pues se encuentra en los últimos lugares en costos del delito, cumplimiento de contratos y robo de vehículos” (IMCO, 2016: 103).

visualiza en la falta de acciones conjuntas como Zona Metropolitana del Valle de México en materia de: movilidad, seguridad, contaminación,³² desechos y agua, principalmente, repercutiendo en la competitividad y calidad de vida de sus habitantes.

La complejidad de una ciudad capital amplia, perteneciente a la mayor zona metropolitana del país, y con una densidad poblacional elevada es un reto para el gobierno y la Administración Pública. La CDMX se muestra como la entidad federativa con la mayor calidad de vida del país ofreciendo empleo, educación, salud y oportunidades en una gama amplia para sus habitantes, además de un centro turístico y económico de calidad mundial (IMCO, 2016:101), sin embargo, presenta retos importantes sobre los que se ha trabajado, pero ante los que no se ha logrado una solución efectiva.

Las características generales de la ciudad deben ser tratadas y comprendidas desde una visión cercana a su realidad regional y nacional, sus esquemas de movilidad y sistemas de transporte tienen que ser estudiados conociendo el territorio donde prestan servicio, así como las particularidades que impactan en su desarrollo, crecimiento o desempeño; por ello, el presente trabajo busca dimensionar y focalizar los servicios de transporte mediante aplicación dentro del complejo sistema que compone a la Ciudad de México.

³² “La ZMVM tiene los mayores índices de contaminación por ozono a nivel nacional, y es la cuarta urbe en cuanto a presencia de partículas finas, el contaminante más preocupante desde el punto de vista de salud pública” (Centro Mario Molina, Mejorar la Calidad del aire en el Valle de México es urgente, 2016). El Centro Mario Molina indica que el mayor contribuyente en la contaminación es el vehículo particular, y lo relaciona con la mancha urbana, el transporte deficiente y el tránsito, con ello se genera un deterioro significativo en la calidad de vida y la productividad de los ciudadanos, y reduce la competitividad de la ciudad.

2.3 El transporte en la actualidad

“Las raíces del problema en la Ciudad de México se relacionan con el hecho de que la política de transporte ha estado sujeta a marcadas rupturas en la continuidad que depende de los ciclos presidenciales, ha favorecido demasiado a los grupos de ingresos superiores que utilizan el transporte privado y ha vacilado en su compromiso con lo que se considera la forma más adecuada, el transporte público” (Ward, 2004: p. 227)

Las modalidades de transporte han variado dependiendo de las características de la ciudad, tanto por condiciones físicas como políticas. Para exponer de forma correcta la movilidad de la ciudad es necesario conocer a su autoridad y con ella las funciones que realiza en la materia. Desde nuestra visión es imposible pasar por alto el quehacer de la Administración Pública, así como su legislación, normatividad, planes, proyectos y programas, ya que son la base sustentante de las políticas y acciones de gobierno.

En la CDMX el Jefe de Gobierno como titular de la Administración Pública es el encargado de la movilidad; se ayuda de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), la Secretaría de Seguridad Pública, la Secretaría de Desarrollo Urbano, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y Servicios, así como de las Delegaciones Políticas y el Instituto de Verificación Administrativa (INVEA). En congruencia con el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y la Ley de Movilidad,³³ la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México es autoridad en los sistemas de transporte público concesionado,³⁴ público gubernamental y transportes privados, además de ser *“la encargada de planear, diseñar, aplicar y evaluar la política de movilidad en la Ciudad, así como de realizar las acciones necesarias para lograrlo”* (ASLDF, 2014, Ley de Movilidad: Art.10)

Respecto al transporte público concesionado, atiende casi el 60% de la demanda de la ciudad, trasladando por día hábil a más de 12 millones de pasajeros, en 106

³³ Después del 17 de septiembre de 2018, el Estatuto de Gobierno del D.F. será sustituido por la Constitución Política de la CDMX, según decreto del DOF con fecha, 5 de febrero de 2017.

³⁴ Concesión: Acto administrativo o procedimiento por el cual una persona pública, llamada autoridad otorgante confía a una persona, física o moral, llamada concesionaria, el manejar de un servicio público bajo el control de la autoridad otorgante, mediante una remuneración. (Mario Martínez Silva, 1978)

rutas y 1 mil 163 recorridos, mediante 28 mil 508 concesionarios individuales y 10 empresas de transporte. (SEMOVI, 2017, Acerca de). Se compone de la siguiente forma:

- Transporte Público Colectivo:
Microbuses y vagonetas con 18 mil unidades.
Autobuses con 12 mil unidades.
- Transporte Público Individual con 44mil unidades:
Taxi Libre
Taxi de sitio
Radio Taxi
Taxi de terminales

El Transporte público gubernamental descentralizado se compone de:

- El Sistema de Transporte Colectivo Metro
Organismo Público Descentralizado,³⁵ que opera y explota un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo y superficial, para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México. Cuenta con 390 Trenes en 12 líneas y 195 estaciones. (STCMetro,2017: Acerca de)
- El servicio de Transportes Eléctrico
Organismo Público Descentralizado creado mediante Decreto del 31 de diciembre de 1946, con personalidad jurídica y patrimonio propio. Se encarga de administrar y operar los sistemas de transportes eléctricos y otros sistemas que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos. También del estudio, proyección, construcción, y en su caso, operación de nuevas líneas de transporte eléctrico. Opera con 20 unidades de tren ligero y 340 trolebuses. Además, se encarga 20 automóviles eléctricos que dan

³⁵ Organismo Público Descentralizado. La descentralización es el esfuerzo sistemático de delegar a los niveles más bajos toda la autoridad, con excepción de aquella que sólo puede ser ejercida en los puntos centrales. Puede ser también política y administrativa. La política hace referencia a la estructura del Estado, en cuanto afecta a la organización de sus poderes o a la integración de su soberanía; la administrativa, se refiere a la manera de realizar los servicios públicos, y a la distribución de los órganos encargados.

servicio de Taxi en la Ciudad. (Servicio de Transportes Eléctricos, 2017: Acerca de)

- El Sistema de Movilidad 1

Nueva denominación del sistema de autobuses de Ruta de Transporte Público (RTP), que *“tiene como objetivo, brindar a los habitantes de la Ciudad de México y área conurbada, un medio de transporte seguro, confiable, económico y comprometido con el cuidado del medio ambiente”* (Sistema de Movilidad1, 2017: red de rutas). Atiende a 83 colonias en 94 rutas que se dividen en; Servicio Atenea (exclusivo para mujeres), Ecobús (autobuses de bajas emisiones), Servicio Expreso, Ordinario, Circuito Bicentenario, Nochebús y Transporte escolar. (SEMOVI, 2017: Acerca de)

- El Metrobús

El Sistema Metrobús es un Organismo público descentralizado que está conformado por empresas que brindan el servicio de transporte y empresas de recaudo. Es un sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit), basado en autobuses articulados de alta capacidad, por medio de la integración de una infraestructura preferente (carriles confinados) y sistema de pago automatizado. Cuenta con 568 autobuses en seis líneas y una en construcción, que contará con 90 unidades. (Metrobús, 2017: Acerca de)

- Ecobici

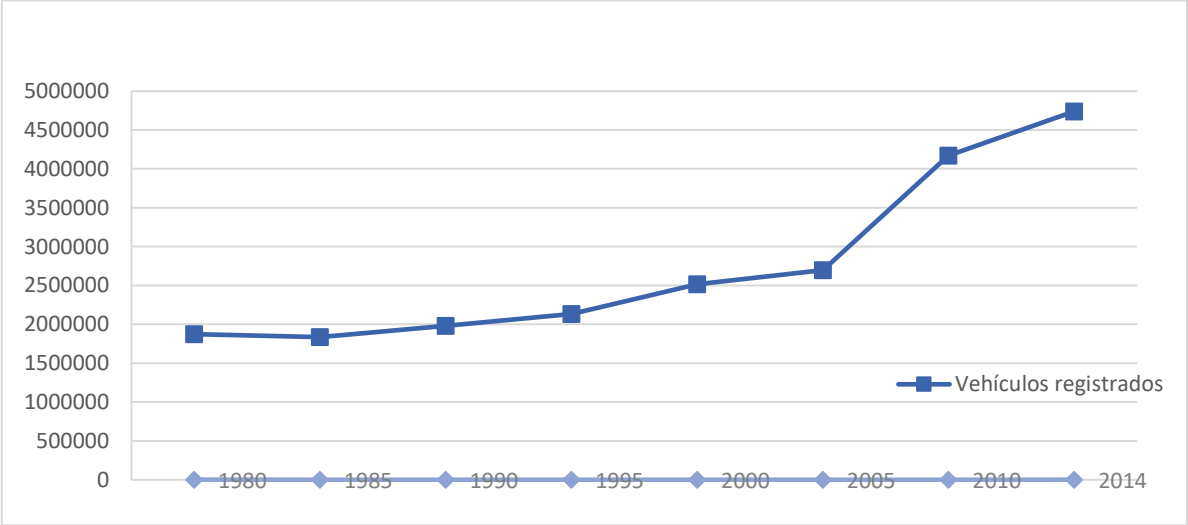
Sistema de bicicletas públicas compartidas de la Ciudad de México, que permite a los usuarios registrados, mediante el pago de una suscripción, tomar una bicicleta de cualquier ciclo estación y devolverla en la más cercana a su destino en trayectos limitados de 45 minutos. Tiene 452 ciclo estaciones y más de 6,000 bicicletas, en 43 colonias de tres delegaciones, abarcando un área de 35Km². (Ecobici,2017: que es ecobici) Del servicio se encarga la empresa Clear Channel México, en contraprestación por anuncios en la ciudad.

La infraestructura dedicada al transporte en la CDMX incluye cerca de 251.79 km de rieles, entre metro y tren Ligero, aproximadamente 161.9 km de carriles exclusivos de Metrobús y sistemas eléctricos, 10,403 km de red vial de tránsito

mixto, y 45 Centros de Transferencia Modal (CETRAM), que conectan los sistemas de transporte urbano (SEMOVI, 2017: Acerca de). Adicional al transporte público la movilidad urbana se compone de otro rubro importante: el transporte privado; se estimaba en 2014 más de 4.7 millones de automotores, cifra incierta en 2018 ante la continua ampliación del parque vehicular y la falta de datos. (INEGI,2015: VMRC). El INEGI ofrece información de los registros vehiculares divididos en tipo de vehículos hasta 2012, para entonces había 4.5 millones de autos privados, 31 mil vehículos de pasajeros, 68 mil de carga y 59 mil motocicletas. (SEMOVI,2017: Acerca de).

De 2010 a 2014 se observa que los vehículos registrados en la CDMX se incrementaron en cerca de 200 mil autos anuales, de seguir así en 2018 tendríamos aproximadamente 5 millones y medio, sin tomar en cuenta que 2016 rompió record de ventas en la industria automotriz de nuestro país.

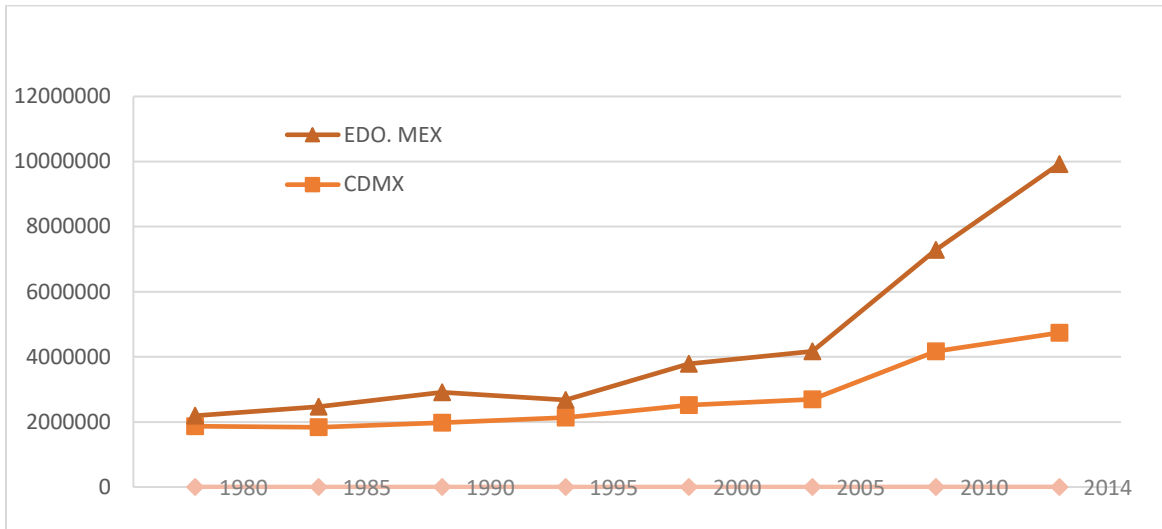
Gráfica 2.4 Vehículos de Motor registrados en la CDMX.



FUENTE: INEGI. Creación con datos de la Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Frente a la dinámica automotriz generada en la ZMVM, se puede estimar una circulación mayor de vehículos procedentes de otras entidades, confirmando la gráfica 2.3 con la gráfica 2.5

Gráfica 2.5 Vehículos de Motor registrados en la CDMX y Estado de México.



FUENTE: INEGI. Creación con datos de la Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Si comparamos a la CDMX con el Estado de México observamos que los vehículos registrados desde 2005 crecen exponencialmente, pasando de 1,473,208 a 5,185,808 en 2014, lo que representa un aumento de 250%, en comparación con la CDMX que tuvo 75% de incremento en el mismo periodo, preñdiendo alertas sobre la capacidad vial de una ciudad que recibe vehículos de otras entidades y repercutiendo en el tránsito.

Por ejemplo, tan sólo los municipios del Estado de México que forman parte de la ZMVM suman el 80% del parque vehicular total de su estado, dato relevante al ser los territorios de mayor interacción con la Ciudad. Se estima que un automóvil privado traslada en promedio 1.7 personas, y el 85% de la superficie de rodamiento³⁶ es ocupado por ellos, mientras que sólo un 15% es utilizada por el transporte público, que traslada mayor cantidad de personas (FIMEVIC,2017: Diagnóstico).

³⁶ A toda aquella área que es apta para vehículos se le denomina superficie de rodamiento, esa red vial de la ciudad es de 10mil 403.44 km de longitud, lo que representa 18.7 % del territorio. El 10.7% de ella son vías primarias y 89.3% secundarias.

El 29% del total de viajes en la ZMVM se realizan en automóvil privado, 60.6% en transporte público concesionado de baja capacidad (microbús, combis, autobús y taxi), 8% en sistemas masivos (Metro, Metrobus, Tren ligero y Trolebús) y un 2.4% en bicicleta y motocicleta (ONU-HABITAT, 2015:34). La mayoría de los viajes son multimodal, debido a la amplitud del trayecto, ante la lógica de concentración de asentamientos urbanos fuera de la Ciudad, siendo principal motivo el trabajo y/o estudio con un 63%, mientras que el resto se relaciona con el acceso a comercios, servicios y equipamientos (CDMX, 2016, PLAN CDMX)

La elevada cantidad de viajes con destino al D.F. generan problemas ambientales y de movilidad, ocasionando una constante congestión vial y el incremento de los tiempos de traslado. Se estima que una persona invierte 3.5 horas al día, considerando todos los viajes diarios que realiza. (ONU-HABITAT, 2015: 21)

Si las personas perdemos en traslados 3.5 horas diarias, en cinco días laborales son más de 17 horas por semana; de cada mes tres días y de cada año vivimos un mes trasladándonos.

Los problemas de movilidad en la Ciudad de México, que implican mayor tiempo en los traslados, aumento de gasto, y generación de contaminantes, no pueden ser atendidos sin comprender su carácter intergubernamental, pues abarcan a toda una zona metropolitana que se extiende por tres entidades federativas. Algunos factores relevantes son: la concentración urbana, la infraestructura y los círculos económicos, que impactan en la calidad de vida y que en su momento, no estuvieron regidos por políticas en la materia. La infraestructura de la CDMX, se caracterizó por el uso masivo del automóvil, en detrimento de la inversión del transporte público, generando una cultura de tránsito y privilegio para vehículos particulares, generando aumento en la cantidad de automóviles.

Bajo el modelo de concesión, la administración dejó que privados “hombres camión”, monopolizaran el traslado de personas, sin que existiera autoridad que exigiera, de forma eficiente, el cumplimiento del servicio con estándares de calidad, a pesar de contar con institutos como el INVEA. (ONU-HABITAT,2015: 34)

Los servicios concesionados han presentado problemas sin importar si se trata de microbuses, vagonetas, autobuses o taxis. Las encuestas de grupos como “El poder del consumidor” o “*Dinamia*”, han mostrado la percepción sobre la calidad del servicio. Incluso el Gobierno de la CDMX ha externado la necesidad de mejorar los controles de servicio, manteniendo queja telefónica vía Locatel,³⁷ y creando cuentas como @vigimovicdmx en Twitter y VigimoviCDMX en Facebook, donde se pueden hacer denuncias de transporte público, sin que hasta el momento se tenga información clara sobre el seguimiento de datos y quejas de usuarios de redes sociales, así como el impacto de estos medios en la mejora de las unidades³⁸.

Una clave importante para reducir las externalidades negativas del transporte, mejorar la calidad de vida de las personas y mejorar la productividad de las ciudades, es enfocarse en la reducción de los kilómetros para vehículos. Por ejemplo, evitar la necesidad de viajes en autos particulares y modificar la distribución modal con transporte más eficiente (CDMX, 2016, PLANCDMX).

La política actual de movilidad y urbanismo de la Ciudad de México dice ser sustentada por múltiples foros y seminarios donde las autoridades han tomado conciencia sobre la necesidad de un desarrollo sustentable, el patrimonio cultural urbano, la atención a grupos y la renovación urbana. Además, que se han implementado desde administraciones anteriores programas de movilidad que toman en cuenta la necesidad de transportes públicos masivos y amigables con el ambiente construyendo rutas de Metrobús y la oferta de Ecobici.

³⁷ “El Servicio Público de Localización Telefónica LOCATEL es un centro de contacto vía telefónica y de redes, que informar y orientar a las y los ciudadanos de la CDMX y zona metropolitana de forma gratuita, oportuno y confiable durante las 24 horas del día de los 365 días del año” Ofrece además información en Trámites y Línea de Captura, Reportes, Eventos Especiales, y Servicios Integrales como: Médico, Jurídico, Psicológico, Nutricional y Veterinario, entre otros (Locatel, 2017: Inicio).

³⁸ En atención a la solicitud de información pública número 0106500138717 de fecha 24 de Mayo del 2017 a la SEMOVI, fueron respondidas las siguientes preguntas. ¿La dependencia atiende denuncias o quejas de transporte público realizadas mediante contacto por sus redes sociales? Respuesta: Sí, la Secretaría de Movilidad de la CDMX atiende denuncias o quejas de transporte público en las redes sociales, Facebook, Twitter y correo electrónico a través del sistema de denuncia urbana VigimoviCDMX. Si es así ¿Cuántas denuncias o quejas presentadas por redes sociales sobre transporte público en el año 2016 fueron atendidas? Respuesta: En el año 2016 se recibió un total de 11979 reportes a través de las diferentes redes sociales de Vigimovi, atendidas por ser el enlace con la ciudadanía para denuncias relacionadas con la movilidad en el transporte público concesionado de la CDMX., ¿Cómo fueron atendidas? Respuesta: Las denuncias recibidas fueron canalizadas a la Subsecretaría de Transporte, que a su vez tiene a su cargo la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado y/o a la Dirección General de Servicio de Transporte Público Individual, según sea el caso. En el caso de las denuncias que no corresponden al transporte público concesionado se canalizaron al área correspondiente como: Metro, Metrobús, Transporte Eléctrico de la CDMX y Sistema M1 (RTP). Anexo1

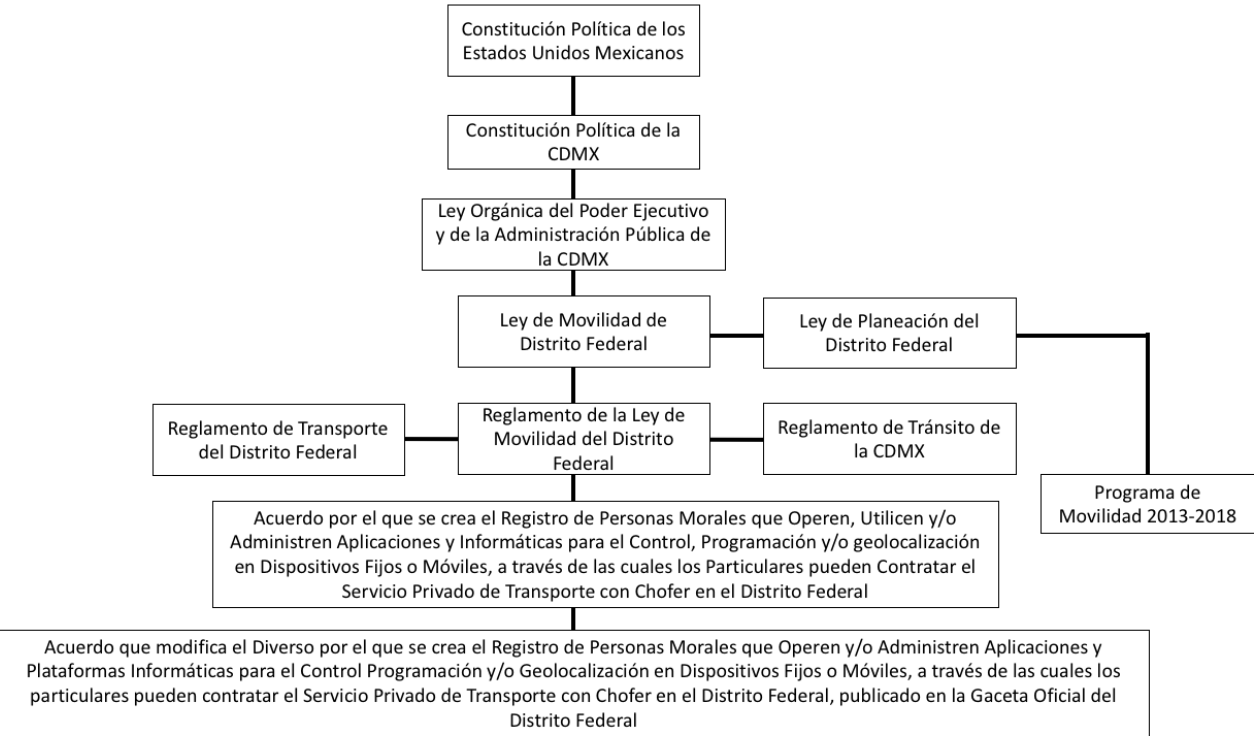
La administración de Miguel Ángel Mancera afirma que ha buscado el mejoramiento urbano mediante diversos programas que enmarca en sus informes de gobierno como; los centros de transferencia modal, la ocupación de espacios públicos y su modernización, la clara señalización vial, los parquímetros, la recuperación de bajo puentes, la construcción de vías, el mejoramiento de intersecciones, entre otros (CDMX, 2016: 4 INFORME DE GOBIERNO).

El Gobierno de la Ciudad hace continua referencia en la implementación de diversos programas y acciones estratégicas como el Sistema Integrado de Transporte que permite ampliar e integrar la red de transporte público, así como el Programa Metropolitano de Movilidad por el que se promueve el acceso universal e igualitario al conjunto de bienes y servicios públicos, y la Visión Cero Accidentes (CDMX, 2017: 5to. Informe de Gobierno).

2.4 Marco normativo de la movilidad urbana en la CDMX

La Administración Pública realiza funciones mandatadas por documentos jurídicos, que otorgan certeza, derechos y obligaciones de su quehacer diario. Por ello, visualizar el marco normativo en la Ciudad de México, y principalmente el relacionado con la movilidad se vuelve tarea sustancial del presente trabajo. Aunado a que las adecuaciones y propuestas que se presentan más adelante deben estar sustentadas por las normas jurídicas, caracterizadas por ser bilaterales, coercibles, externas y heterónomas, buscando regular la conducta de los individuos e instituciones en la sociedad. De forma específica, es el Derecho Administrativo el principal aliado en la realización de actividades del interés general respecto de las condiciones jurídicas.

Imagen 2. 1 Marco jurídico de los servicios de transporte mediante aplicación móvil



Fuente: Elaboración propia, con base en el Manual Administrativo 2017, de la Secretaría de Movilidad de la CDMX.

2.4.1 Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México

La Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México sustituyó en 2018 a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Da forma a la base organizacional de la Administración Pública del Distrito Federal en su conjunto, proporcionando orden y asignando facultades para el funcionamiento de la jefatura de gobierno, sus órganos centrales, desconcentrados, paraestatales, alcaldías (anteriormente delegaciones) y dependencias. En el título cuarto de esta Ley Orgánica, nombrado “De la Administración Pública Centralizada” se estipula la titularidad del jefe de gobierno sobre la Administración Pública de la capital de país y en su artículo 15 especifica a las dependencias que auxilian al ejercicio de sus atribuciones, siendo mencionada la Secretaría de Movilidad en el numeral quince.

En el artículo se 41 se menciona que:

A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación de la movilidad y operación de las vialidades. (LOPEAP, ALDF, 2018: artículo 41)

Entre las atribuciones que se destacan para el presente trabajo se encuentran:

- I. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo a las necesidades de la Ciudad de México;*
- II. Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Movilidad, Transporte y Vialidad de la Ciudad de México;*
- III. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga;*
- XI. Expedir la documentación para que los vehículos y sus conductores circulen, conforme a las leyes y reglamentos vigentes;*
- XII. Fijar las medidas conducentes y autorizar, cuando procedan, las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las*

disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga, transporte escolar, colectivo de empresas, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios;

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

Por las facultades que el antecedente de esta Ley le confiere, se establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal que marca las acciones específicas en la materia, y principalmente de su órgano rector, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

2.4.2 Ley de Movilidad del D.F., 2014

La Ley de Movilidad es el pilar fundamental en la comprensión de la movilidad en la Ciudad de México; en ella encontramos las bases del Reglamento de Tránsito y los órganos que la apoyan como: el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, Comisiones Metropolitanas, Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, Comisión de Clasificación de Vialidades, Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial y Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón.

Esta Ley permite visualizar a la movilidad desde el transporte y sus vialidades, y se enfoca en la necesidad, el sentido de los viajes y traslados que tienen por función servir a las personas, ya sea para dotar de bienes de servicios o realizar actividades cotidianas. Por lo anterior, expresa que, antes de poner obligaciones y reglas para los vehículos, otorga derechos a las personas, facultando a la Administración Pública para proporcionar los medios:

La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad (ALDF, 2014, Ley de Movilidad Art. 6).

Así, se genera una jerarquía de tránsito, que se debe ver reflejada en el espacio vial y en la distribución presupuestal, compuesta de la siguiente manera:

- I. Peatones; en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada
- II. Ciclistas
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

Además, exige a la Administración Pública el diseño e implementación de políticas, programas y acciones que garanticen: Seguridad, Accesibilidad, Eficiencia, Igualdad, Calidad, Resiliencia, Multimodalidad, Sustentabilidad, Participación, Corresponsabilidad Social e Innovación Tecnológica³⁹, y legaliza una partida presupuestal que mantiene una nueva lógica administrativa, permitiendo la creación de políticas públicas focalizadas y con mejora en sus procesos de planeación.

En el presente texto se ha hablado de la necesidad de planear,⁴⁰ que se perfila de manera importante dentro de la Ley de Movilidad, y busca congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo y El Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación Territorial, en los órdenes federal y local, para éste último se cuenta con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal y el Plan de Desarrollo Urbano de la CDMX, armonizando las acciones en la materia.

³⁹ “(...) I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población; II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna; III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios. IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad; V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje”. (ALDF, 2014: Ley de Movilidad: Art. 7).

⁴⁰ Artículo 35.- El objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial es garantizar la movilidad de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último.

Artículo 36.- Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación la ordenación racional y sistemática de acciones, con base al ejercicio de las atribuciones de la Administración Pública y tiene como propósito hacer más eficiente y segura la movilidad de la Ciudad de conformidad con las normas (ALDF, 2014: Ley de Movilidad).

La Ley de Movilidad del D.F. trata y presenta a las autoridades correspondientes, los medios de planeación, la política de movilidad, los sistemas de movilidad, las licencias, permisos, los sistemas integrados de transporte público, las concesiones, los permisos del transporte, el registro del transporte, el órgano regulador del transporte, la publicidad en transportes, las tarifas, la infraestructura de movilidad, la cultura de movilidad, la verificación, infracciones, sanciones y delitos. Esta legislación, presente desde 2014, sienta las bases de la movilidad y brinda sustento a la normatividad que se genera de ella, además de apoyar en las tareas cotidianas a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

La Ley de Movilidad permite clasificar al transporte capitalino, por lo que se realiza la siguiente tabla, misma que será de gran importancia a lo largo del texto para ubicar a los servicios de transporte mediante aplicación móvil.

Tabla 2.1 Clasificación del Transporte en la Ciudad de México

Servicio de transporte de pasajeros	Servicio de transporte de carga
Público: Masivo Colectivo Individual Ciclotaxis	Público: Carga en general Grúas de arrastre o salvamento.
Mercantil: Escolar De personal Turístico Especializado en todas sus modalidades	Mercantil: De valores y mensajería Carga de sustancias tóxicas o peligrosas Grúas de arrastre o salvamento Carga especializada en todas sus modalidades
Privado: Escolar De personal Turístico Especializado en todas sus modalidades Seguridad Privada	Privado: Para el servicio de una negociación o empresa De valores y mensajería Carga de sustancias tóxicas o peligrosas Grúas de arrastre o salvamento Carga especializada en todas sus modalidades
Particular	Particular

Fuente: Elaboración propia, realizado con información de la Ley de Movilidad CDMX 2014

2.4.3 Programa Integral de Movilidad, CDMX 2013-2018.

Derivado de la Ley de Planeación del D.F., en concordancia con la Ley de Movilidad, y con el Programa General de Desarrollo, el Programa Integral de Movilidad, especifica las acciones en la materia durante el sexenio 2013-2018. Este documento establece que el gobierno capitalino desarrolla soluciones de movilidad en la CDMX para construir una ciudad humana a la altura de las mejores del mundo, invirtiendo en más y mejor infraestructura peatonal y de transporte. Se guía por los siguientes ejes estratégicos de políticas públicas

- 1.- Sistema Integrado de Transporte (SIT)
- 2.- Calles para todos
- 3.- Más Movilidad con Menos Autos
- 4.- Cultura de Movilidad
- 5.- Distribución Eficiente de Mercancías
- 6.- Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)

Conjuntamente, incluye un modelo basado en prácticas internacionales denominado Visión Cero,⁴¹ el cual buscando salvar vidas por hechos o accidentes de tránsito, llegando a reducir significativamente el impacto en la vida de las personas.

Los seis ejes estratégicos del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 están muy alineados al análisis previo que hicimos sobre la situación actual de la movilidad. Por ejemplo, los Sistemas Integrados de Transporte buscan ser un sistema organizado e integrado de diferentes modos de transporte para ofrecer una red amplia de servicios con rapidez, eficiencia y seguridad.

El programa sostiene que “el Transporte Público atiende el 70% de los viajes diarios en la CDMX, sin embargo, el 76% del gasto del gobierno en transporte es para el

⁴¹ La SEMOVI expresa que el exceso de velocidad es la causa más frecuente de accidentes de tránsito, le sigue el consumo de alcohol, el no respetar semáforos y los distractores adicionales. La dependencia enuncia que han buscado implementar cambios jurídicos y administrativos con base en la Ley de Movilidad y mediante el Reglamento de Tránsito, para “rediseñar y construir infraestructura que salve vidas, e impulsar un cambio cultural, en el que la ciudadanía internalice y promueva el concepto Visión Cero CDMX y su importancia”.⁴¹ (CDMX,2015: Nuevo Modelo de Movilidad) Entre sus acciones más destacadas se encuentra, la disminución de máximos de velocidad en calles y avenidas de la ciudad, la utilización de radares de velocidad, el aumento de señalización de tránsito y el mejoramiento del espacio vial del peatón.

coche, y sólo 24% para transporte público” (GODF, 2014, Programa Integral de Movilidad 2013-2018: 81), lo que concuerda con las afirmaciones previas sobre mayor gasto en infraestructura para el automóvil privado, que va en detrimento del transporte público.⁴²

La intermodalidad que plantea este eje es justificada, pues estiman que el 39% de los usuarios de transporte público utiliza dos modos de transporte y 14% usa 3 o más, por lo que es necesario generar conexiones eficientes entre transportes, que permitan mejorar el tránsito de las personas.

Integrar los transportes permitiría que:

El transporte público ofrezca más lugares, las estaciones y parabuses estén más cerca de la gente, los usuarios inviertan menos dinero en sus traslados, lleguen más rápido a sus destinos, tengan una mejor experiencia de viaje y, lo más importante, ejerzan su derecho a la movilidad con seguridad (Colegio de Ingenieros Civiles de México, A.C., 2015: 28).

Los ejes “*Calles para Todos*” y “*Movilidad con Menos Autos*” implican una modificación de nuestra forma de vida, dividiendo la calle entre sus ocupantes y reduciendo el área para automóviles, lo que en un principio puede generar problemas de adaptación que implica desarrollar el eje de *Cultura de Movilidad*, transformando la forma en que los ciudadanos concebimos las arterias de nuestra ciudad y convenciéndonos de utilizar medios alternativos, que ocupen menos espacio y no contaminen.⁴³

⁴² Otros datos relevantes que maneja el programa de movilidad con su nuevo modelo es que; El coche ocupa 15 veces más espacio vial que el TP, en promedio un auto transporta 1.2 pasajeros, entre 1994 y 2007 el aumento en tiempo de viaje fue del 13%, los viajes en un sólo modo de TP aumentaron entre 4 y 10 minutos, los viajes con dos o más transferencias aumentaron entre 10 y 17 minutos, los microbuses son el servicio peor evaluado por usuarios. Insatisfacción del 63% (limpieza), 65% (seguridad), 54% (confiabilidad) 5% (GODF, 2014, Programa Integral de Movilidad 2013-2018: 81),

⁴³ Otro ejemplo de sus programas es la “Calle Chilanga”, que intentan recuperar espacios públicos y delimitar claramente el uso de cada uno de ellos. Es un diseño que emana de los ejes anteriores y que busca el acceso seguro a las calles para todos los usuarios; peatones, ciclistas, conductores y usuarios de transporte público, garantizando accesibilidad y estética. “Hoy las calles de la Ciudad de México reflejan desigualdad en el espacio. Donde no se cuenta con infraestructura peatonal suceden la mayor cantidad de hecho de tránsito y de fallecimientos. Una de las principales inquietudes de los habitantes de la Ciudad de México es la mejora y democratización de sus calles. El 21.33% de vialidades no cuenta con banquetas y el 89% no dispone de accesos para personas con discapacidad. En muchas ocasiones estas se encuentran invadidas por automóviles, comercio en vía pública y abusos de distintos tipos de establecimientos mercantiles. Con la Calle Chilanga se logrará balancear la seguridad y la convivencia para todos aquellos que usan la calle. Las calles exitosas son espacios públicos donde la gente se encuentra, socializa, se reúne, se sienta, descansa, juega, pero sobre todo interactúa. Esto refleja como resultado una capital social” (CDMX, 2015, Programa integral de Movilidad 2013-2018) Otra de las dificultades visualizadas hace referente a la contaminación generada por automotores según diagnósticos del Centro Mario Molina. En la

En el primer capítulo tratamos a la Movilidad Inteligente, la política de movilidad de la CDMX la utiliza como concepto para el “*Carpool*” o “*CarShare*”, iniciativa que igualmente dentro del contexto de aumento de emisión contaminantes y exceso de tránsito vehicular, busca la ocupación de los automóviles con 3 o más ocupantes, o ser *por varios conductores*. Para la SEMOVI estas modalidades fomentan el *uso de mecanismos que promueven la movilidad sustentable y desincentivan el uso del auto privado por medio de la tecnología*. (GODF, 2014, Programa Integral de Movilidad 2013-2018: 81)

A pesar de tener sustento y buscar la aplicación de la mayoría de estos ejes, una parte importante de ellos necesita mayor tiempo para concretarse como política pública que abarque a mayor cantidad de usuarios y logre su objetivo. El aumento de rutas de Metrobús, la ampliación de Ecobici, los centros de distribución, el mejoramiento de acceso para transeúntes en avenidas principales, así como la señalización y mobiliario urbano incrementaron durante el periodo de gobierno de Miguel Ángel Mancera; sin embargo, aún no existen datos concretos sobre cómo desincentivar el uso del automóvil, a pesar de haber demostrado que éste es el mayor generador de tránsito cotidiano y de una parte importante de los agentes contaminantes de la CDMX.

Los programas que forman parte del nuevo modelo de movilidad, llevan dos años en operación. Con tan poco tiempo algunos impactos no serán cuantificables e incluso podrían perder seguimiento para 2018, año electoral. Lo anterior demuestra una premisa de apartados anteriores: la falta de visión a largo plazo en la implementación de políticas, genera que algunas no puedan concretar su tarea a pesar de estar sustentadas y virar hacia resultados eficientes. Un posible elemento de ayuda, una vez concretado, será el Plan CDMX, creado entre la CDMX, CONDUSE y la UNAM, que busca ser una propuesta para definir el futuro urbano

política pública de Movilidad Activa se busca trabajar en disminuir la generación de emisiones contaminantes y disminuir la obesidad a través de ejercicio diario, con acciones simples como fomentar mayor tiempo de caminata y el uso de bicicleta.

de la ciudad a partir de estrategias y modelos de involucramiento ciudadano y que van más allá de periodos de gobierno.

Los elementos mencionados en este capítulo han permitido visualizar la transformación de la Ciudad de México y conocer cómo se trabaja en materia de movilidad y transporte por parte de la Administración Pública. Además, visualiza los grandes problemas de movilidad que diariamente enfrenta la ciudad, a pesar de los avances gracias a programas focalizados. Es de reconocerse que al seguir preceptos de organizaciones internacionales como ONU-Hábitat o ITDP, la CDMX modificó su normatividad hacia paradigmas que prestan atención al transporte público y el desplazamiento de las personas, donde busca modificar la cultura vial para que el ciudadano se sienta parte de la norma.

Al adquirir conciencia de la movilidad inteligente y utilizar tecnologías de la información mediante el procesamiento de datos, se han abierto nuevas brechas en nuestro país que buscan transportes y herramientas administrativas más eficientes. Desde el gobierno en línea con cuentas en redes sociales para orientar a la ciudadanía, mapas virtuales para conocer el flujo de las avenidas, modernización de semáforos inteligente o sistemas de comunicación en medios de transporte masivo que otorgan información al usuario de tiempo y dirección de las unidades. Todos ellos basados en el poder de internet y el “big data” (súper datos) utilizando las nuevas tecnologías de la información para responder en tiempo y forma a las necesidades de una sociedad “conectada”.

La participación activa de grupos de ciudadanos y empresarios en busca de satisfacer intereses, modifican la toma de decisiones en la agenda urbana y muestra propuestas innovadoras que han cambiado los esquemas de comunicación, con impacto en las políticas de gobierno.

El análisis anterior reafirma a los transportes masivos y ecológicos como el deber en la base de la movilidad en la Ciudad de México, por la serie de beneficios que otorgan. Pero ante la lenta articulación de las políticas, desconfianza en los servicios de transporte público y carencias de calidad y seguridad, surgen medios de transporte alternos que buscan satisfacer una demanda con modelos de negocio innovadores, como las Empresas de Redes de Transporte.

Estos incitan a abrir la posibilidad de hacer eficiente y cómodos los traslados, llamando la atención de usuarios, autoridades, competidores y diversos actores que se pronuncian a favor o en contra. La importancia de analizar a los servicios de transporte mediante aplicación móvil radica en la necesidad de desplazamiento efectivo que ha posicionado a empresas que brindan este servicio, al tiempo que genera conflictos que de no resolverse podrían detonar en un problema de mayor escala.

En los siguientes capítulos se analiza a detalles a Uber, como principal empresa de servicio de transporte privado mediante aplicación móvil y se examina el diseño e implementación de los mecanismos legales y administrativos que la regulan, donde la Administración Pública de la CDMX mantiene un papel relevante por la tarea mandatada a partir de su marco jurídico.

Capítulo III. Servicio de transporte privado mediante aplicación móvil, Uber en la Ciudad de México

“El análisis de gran cantidad de datos mediante sistemas operativos ha permitido en gran parte del mundo la reducción de; tráfico, tiempo de viaje, costo y contaminaciones” (ITDP, 2015)

En este capítulo se expone el funcionamiento de la empresa de red de transporte con mayor presencia en el mercado nacional e internacional, Uber. Por su alcance en usuarios, conductores y vehículos, así como principal actor dentro del conflicto con gremios taxistas en la Ciudad de México se requiere analizar su actividad y desarrollo, buscando cumplir con el primer y segundo objetivo específico de la presente tesis; Explicar la situación del servicio de transporte mediante aplicación móvil en la CDMX, tomando como modelo a Uber, y, Exponer el conflicto entre el gremio taxista y la empresa Uber, que genera como respuesta gubernamental el Acuerdo/2015.

Se resalta que las Empresas de Redes de Transporte de este tipo, involucran un modelo de negocio poco convencional, por ejemplo, a pesar de realizar servicios de traslados, no tienen contratados choferes y no son dueñas de vehículos. Su labor principal radica en generar el vínculo entre el chofer y el cliente, cobrar las tarifas asignadas y realizar mercadotecnia.

Estas compañías permiten que conductores y unidades con ciertas características se integren a trabajar, recibiendo viajes a través de su plataforma. A cambio se paga un porcentaje de lo recaudado, bajo el esquema de contratos de contraprestación de servicios. Por lo anterior, a los dueños de vehículos que ingresan sus unidades a trabajar mediante la plataforma se les suele definir como “socios”, en alegoría a que su ganancia depende de la inversión en autos y tiempo de trabajo de los choferes. Este modelo de negocio conocido como “economía compartida”, genera que las empresas reduzcan sus gastos por concepto de contrataciones, seguridad social o prestaciones de ley, eliminan costos de mantenimiento, seguros y reparación de unidades, y generan empleos cómodos respecto a tiempo y horario. La creación de estos sistemas de transporte comenzó en el año 2008, a 10 años de existencia, existen pocas investigaciones científicas desde el ámbito de la

Administración Pública, que se especialicen en la movilidad de los servicios de transporte mediante aplicación. Lo reportado por la empresa en su página de internet, documentos del gobierno local, notas periodísticas, entrevistas e información práctica, integran este apartado

3.1 Uber, un sistema de transporte mediante aplicación móvil

“Uber es una aplicación de última tecnología que funciona en tiempo real, facilitando la vida de todos sus usuarios, que desean moverse en diferentes países del mundo, con tan sólo definir su punto de partida y su destino. Permitiendo transportarse con estilo, seguridad y mucha comodidad” (Uber, 2017:Our-story)

Uber es reconocida por ser la primera Empresa de Redes de Transporte en lograr un impacto mundial en este tipo de servicio; fue de las primeras en llegar a nuestro país y se posicionó como líder en el sector. Existen otras compañías como Lyft, Cabify, Didi, o EasyTaxi; sin embargo, la de mayor presencia en el mercado nacional e internacional es Uber (Nicolás, 2016: marzo 12). Por su relevancia en usuarios y conductores se analiza su servicio “UberX”⁴⁴, enmarcando a otras empresas dedicadas a prestar servicio de transporte mediante aplicación móvil debido a una lógica funcional que las caracteriza y que se desglosa a lo largo del capítulo.

El medio de contacto para información, atención y servicios de la compañía se genera principalmente en su App y página de internet, donde se presenta como:

Una plataforma tecnológica para que socios conductores se conecten fácilmente con usuarios que buscan viajes seguros y conductores confiables. Creemos que, para hacer frente al desafío de la movilidad en las grandes ciudades, es necesario ofrecer una gama cada vez más amplia de opciones de transporte para las personas. Uber es una manera más de desplazarse en la ciudad. (Uber, 2017:Our-story)

Se sustenta como apoyo en la movilidad urbana, afirmando que generan:

⁴⁴ Uber presenta varios tipos de vehículos para el traslado de personas, van desde autos compactos hasta camionetas de lujo. UberX es el servicio que utilizan autos tipo “sedan” con valor facturar mayor a doscientos mil pesos. La empresa lo denomina “servicio económico” y es el de mayor uso a nivel mundial.

Un increíble potencial para disminuir la necesidad de tener un auto, contribuyendo así a la disminución de los congestionamientos en las grandes ciudades. Un Uber en servicio puede retirar de 5 a 20 autos de las calles, todos los días. (Uber, 2015: ¿Qué es Uber?)

Además, menciona ampliamente que no es una empresa de transporte,

Uber es una empresa de Tecnología. Nosotros desarrollamos una aplicación que conecta a socios conductores con usuarios que desean un conductor privado. Uber no es una aplicación de taxi. Uber es una empresa de Tecnología que facilita, por medio de su aplicación, que conductores privados encuentren personas que necesitan viajes seguros y confiables (...) Uber no emplea a ningún conductor y no es dueño de ningún auto. Sólo ofrecemos una plataforma tecnológica para que socios conductores aumenten sus rendimientos y para que usuarios encuentren conductores confiables y disfruten de viajes seguros. (Ibídem)

En su propia descripción, Uber explica su razón y beneficio, calificándose como una empresa con espíritu de sustentabilidad, mejora urbana, traslados eficientes e incluso de óptimas condiciones laborales, todo gracias al uso de la tecnología.

El concepto de Uber se desarrolló durante un viaje a París por parte de Travis Kalanick y Garret Camp, fundadores de la empresa. Al no encontrar taxi desocupado que los trasladara hacia un punto de la ciudad, y bajo condiciones climáticas adversas, vieron la necesidad de conseguir un vehículo para su servicio de forma fácil y rápida bajo la premisa de sólo “apretar un botón” (Uber, 2017:Our-story). El proyecto piloto se lanzó en junio de 2010 en San Francisco, creando una App para pedir autos negros Premium denominado “UberCrab”; Garrett Camp, Oscar Salazar, y Conrad Whelan construyeron la primera versión. “En ese momento, cuesta alrededor de 1,5 veces más que un taxi, pero se puede solicitar un coche en San Francisco mediante el envío de un texto o pulsando un botón. Rápidamente se convirtió en un éxito” (Rodríguez, 2015: 67).

Con esa conquista comenzó a expandirse en ciudades importantes de Estados Unidos, destacando por ejemplo en Nueva York por su alta dinámica de transporte

en taxi, y a la par generando los primeros efectos de inconformidad con este gremio. Uber visualizaba clientes potenciales en una gama de vehículos media con precios accesibles, similar a la mayoría de modelos y tarifas de taxi; sin dejar de lado los autos Premium, en 2012 presentó el servicio de “bajo costo” llamado “*Uber X*” que logró rápida y amplia popularidad.

Con un crecimiento acelerado dirigido a las grandes ciudades en el mundo, en 2013 la posibilidad de utilizar Uber se volvió una realidad en las ciudades de México y Guadalajara, su crecimiento y expansión generaron fuentes de empleo y la diversificación de medios de transporte, al tiempo que comenzaron amplios conflictos con gremios taxistas que abordaremos más adelante.

La desaprobación hacia los servicios de transporte mediante aplicación móvil, y sobre todo a la empresa que mantiene el mayor mercado, ha sido una respuesta mundial. En diversos países las notas periodísticas suelen enfocarse en la regulación y constante desaprobación por parte de taxistas, e incluso se han generado manifestaciones violentas en ciudades europeas y de América Latina que han destruido unidades que trabajan con el servicio de la empresa.⁴⁵

En 2017, a pesar de sus diferentes pesquisas legales, Uber está presente en cerca de 80 países del mundo,⁴⁶ entre sus principales ciudades se encuentra San Francisco, Londres, Los Ángeles, Washington D.C., Ciudad de México y Sao Paulo. En México presta servicio en CDMX, Campeche, Cancún, Celaya, Chihuahua, Ciudad Juárez, Cuernavaca, Culiacán, Guadalajara, Guanajuato, Piedras negras, Hermosillo, Puebla, Querétaro, Irapuato, Saltillo, San Luis Potosí, León, Los Mochis,

⁴⁵ Ejemplo de notas internacionales:

“La asociación profesional de taxistas *Élite Taxi* interpuso en 2014 ante un tribunal de Barcelona (noreste de España) una demanda contra Uber Spain por competencia desleal, en concreto por *UberPop*, una plataforma digital que ponía en contacto a conductores no profesionales y clientes”. Junio 20 de 2017 (Agencia AFP, 2017: 11 mayo).

“Una huelga de taxistas contra el servicio *Uberpop* en Francia provocó bloqueos en las carreteras de acceso a las principales ciudades y aeropuertos del país, en el que algunos autos de Uber fueron atacados. Los taxistas quemaron neumáticos, poncharon llantas de vehículos usados por el servicio Uber y voltearon algunos vehículos de la aplicación estadounidense” (El economista, 2015: Junio 25).

⁴⁶ Uber labora en; Argentina, Australia, Azerbaiyán, Bahrein, Bielorrusia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Camboya, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Ghana, Guatemala, Hong Kong, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Jordania, Kazajistán, Kenia, Corea, Líbano, Lituania, China, Marruecos, Malasia, México, Birmania, Países Bajos, Nueva Zelanda, Nigeria, Noruega, Pakistán, Panamá, Perú, Filipinas, Polonia, Portugal, Catar, Rumania, Rusia, Arabia Saudita, Singapur, Eslovaquia, Sudáfrica, España, Sri Lanka, Suecia, Suiza, Taiwán, Tanzania, Tailandia, Trinidad y Tobago, Turquía, Uganda, Ucrania, Emiratos Árabes, Reino Unido, Estados Unidos, Uruguay y Vietnam. (Uber, 2017: Country List)

Mazatlán, Tijuana, Mérida, Mexicali, Toluca, Torreón, Monclova, Monterrey y Zacatecas. (UBERcities, 2017: Inicio).

A nueve años de su creación, Uber está presente en 613 ciudades del mundo, con un valor de 68 mil millones de dólares, e ingresos en 2016 por 6 mil 500 millones de dólares (Mundo Ejecutivo, 2017: 17) pero con múltiples problemas legales referentes a sus prácticas de mercado y con sus socios conductores. Ha ampliado su gama de transporte con distintos modelos según las características de cada ciudad, desde servicios “económicos” con autos tipo sedán como “UberX” o camionetas “UberXL”, hasta autos o camionetas de lujo como “UberBLACK”, “UberSUV” y “UberLUX”.

Recientemente se introdujo una rama especializada en entrega de paquetes y comida preparada llamada “Uber Eats”⁴⁷ que utiliza principalmente motocicletas y bicicletas en las entregas, cabe señalar que no existe regulación específica para estos servicios. Además, desde enero de 2016 funciona en la CDMX “Uber pool”, un servicio de auto compartido con la tarifa más baja dentro de Uber que se trabaja exclusivamente en autos de “UberX”, donde se enlazan a varios usuarios que se dirigen hacia una dirección cercana. (Uber Pool, 2018: Inicio)

La empresa no cuenta con choferes contratados o vehículos de su propiedad para dar servicio de traslado de pasajeros, por lo tanto, sus funciones principales radican en áreas administrativas, tecnológicas y de mercadotecnia, ocupándose principalmente de ofrecer conductores que generan confianza y certidumbre para usuarios confirmados bajo sus propios estándares de calidad, como la calificación del servicio por parte del usuario.

Entre sus tareas específicas más relevantes se encuentran:

- Administrar la plataforma tecnológica.
- Registrar y verificar a nuevos usuarios.
- Confirmar los medios de pago.

⁴⁷ UberEats: Es una aplicación de la empresa Uber que sirve para ordenar comida preparada a domicilio, de restaurantes o expendios asociados, en una zona cercana al cliente. Utiliza principalmente motocicletas y bicicletas para la entrega. . (Uber, 2017:Our-story) Cabe destacar que no se ha regulado a noviembre de 2018.

- Otorgar acceso a “*Uber-driver*” a conductores certificados y verificados.
- Comprobar que las unidades cumplan con la normatividad establecida.
- Administrar cobro a usuarios y depósitos a socios.
- Dirigir los centros de atención a conductores.
- Responder a quejas y preguntas del servicio.
- Realizar mercadotecnia.
- Administrar el desarrollo tecnológico aplicado al servicio.
- Generar asociaciones y promociones con diversas empresas.

3.2 Los “socios”, conductores y usuarios, registro y funcionamiento en la Ciudad de México

Para recibir viajes de la plataforma de Uber, las unidades y conductores deben registrarse bajo los requisitos que la empresa estipula, “*asociándose*” mediante vehículo con chofer. El dueño de la unidad es denominado “*Socio*”, en él recae la responsabilidad de tener el vehículo reglamentado conforme a las normas locales establecidas para los particulares y en óptimas condiciones, la persona que maneja el vehículo es el “*Conductor*” que debe mantener un buen desempeño para continuar laborando; si el socio realiza ambas funciones, entonces es llamado “*Socio-Conductor*”.

Uber muestra en su página de internet una “*Guía para Conductores Locales*” que da seguimiento a los pasos y requisitos de admisión; para ser socio y/o conductor se requiere ser mayor de 18 años, tener licencia para conducir vigente, identificación oficial, carta de antecedentes no penales, llenar un certificado de seguridad en línea⁴⁸ y ver un video instructivo.

⁴⁸ El certificado de seguridad es seleccionado y administrado por la empresa. Contiene cerca de 60 reactivos sobre la acción que se realizaría bajo determinada situación. Sobre las características del software no existe mayor información, y los datos no son entregados.

Los vehículos en modalidad “*UberX*” en la CDMX deben ser modelo 2008 como año mínimo, contar con 4 puertas, cinturones de seguridad para 5 pasajeros, radio, aire acondicionado, bolsas de Aire, frenos ABS⁴⁹, y elementos básicos de circulación cotidiana como Tarjeta de Circulación (CDMX o Edo. Mex.), seguro con póliza comercial que cubra a terceros y factura o carta factura.

Todos los documentos se suben al sitio web de la empresa mediante una fotografía, y en caso de necesitar ayuda existen seis centros de atención en la CDMX donde se apoya en la activación. Realizado el proceso y confirmada la información de Socio, Conductor y Vehículo se tiene acceso a la plataforma en un tiempo no excedente a veinticuatro horas.

La aplicación es el elemento principal para la gestión del viaje y funciona de la siguiente manera: para comenzar se descarga la App “*Uber Driver*” de cualquier tienda de aplicaciones (Google Play o App Store⁵⁰) y se ingresan los datos. Cuando el conductor inicia sesión y coloca su estatus como conectado, el sistema enlaza al vehículo con el usuario más cercano que solicite servicio. Una notificación visual y sonora en el smartphone del chofer alerta sobre un viaje, mostrándole tiempo estimado de llegada, distancia, calificación del usuario y tipo de servicio (“*UberX*” o “*Uber Pool*”), contando con 30 segundos para aceptar el viaje. Una vez aceptado el traslado, se obtiene el nombre de usuario, dirección de recogida, medio de contacto y opciones de cancelación; hasta ese momento el conductor desconoce el destino final del cliente. Cuando el vehículo llega al sitio indicado la aplicación confirma el arribo, si el usuario no es visible se puede poner en contacto con él mediante el chat de la aplicación, mensaje de texto o llamada telefónica. Se debe esperar al cliente mínimo cinco minutos, después de ese tiempo es posible cobrar una tarifa de cancelación, y antes, cualquier cancelación generada por el conductor ingresa en su historial de forma negativa.

⁴⁹ Existen restricciones de ingreso en autos Chevrolet Chevy, Faw (cualquier modelo), y Nissan Tsuru. (Uber, 2017: Requirements)

⁵⁰ Google Play y Apps Store, son tiendas virtuales de Aplicaciones Móviles. Mundialmente conocidas por ser base de los sistemas operativos móviles que tienen mayor presencia en el mercado, Android y Apple. Ahí múltiples desarrolladores ofrecen sus plataformas para diversas tareas en los dispositivos móviles.

Realizado el contacto usuario-conductor se inicia el viaje; la aplicación muestra el destino del cliente y desde ese momento comienza a correr la tarifa del servicio. El conductor es guiado por algún servicio de navegación GPS, o mediante indicaciones del usuario. Se puede mejorar la comodidad del traslado ofreciendo botella de agua, dulces, radio o aire acondicionado. Arribando al destino, el conductor termina el viaje y califica al usuario, al tiempo que la aplicación genera un recibo electrónico con los datos del trayecto. Cualquier problema puede ser reportado para su atención y respectiva ayuda. La aplicación además permite al conductor visualizar sus viajes, ganancias, calificación, tasa de aceptación, tasa de cancelación, reconocimientos de usuarios, problemas reportados, panel de estilo de conducción, editar perfil, cambiar de vehículo (si se tiene otro registrado), obtener ayuda, realizar configuraciones básicas y cerrar la sesión.

Parte indispensable en la calidad del servicio Uber es contar con información constante sobre el comportamiento de las personas que lo utilizan, por ello mantienen un método de calificación tanto para usuarios como para conductores. En cada viaje ambos califican su experiencia en una escala de 1 a 5 estrellas, con esa información se realiza un promedio; una calificación menor a 4.55 en conductores repercute en la posible baja temporal o permanente de la plataforma según el número de viajes realizados. (Uber, 2016, Comunicados: Junio)

El conductor consigue ser reconocido por ofrecer excelente servicio, ser amable, estar atento al camino, tener un auto limpio, utilizar una buena ruta, mantener una buena conversación, y ser respetuoso, selección que puede realizar el usuario al terminar su viaje. Otra herramienta de apoyo es el panel de estilo de conducción que permite conocer al conductor y/o socio, el comportamiento de aceleración, frenado y velocidad, ofreciendo consejos de manejo. La empresa, basada en la opinión de los usuarios e información computacional, genera controles de calidad que buscan brindar un servicio de excelencia.

Los conductores que prestan servicio de “*UberX*” también reciben viajes en la modalidad de auto compartido, el funcionamiento de la aplicación es similar informando desde la notificación de solicitud de viaje que se trata de un “*UberPool*”. Al ser un servicio de costo menor el usuario no puede modificar la ruta, tiene a su disposición máximo dos asientos (apartados desde el momento que solicita el servicio), debe aguardar mientras se recogen a otros clientes que el sistema enlace, aceptar el orden en que el conductor dejará a cada usuario correspondiente tanto a la ruta como a la cercanía del punto y cuenta con dos minutos de espera por parte del conductor en el sitio de partida.

En la Ciudad de México, la aplicación de Uber se encuentra disponible para usuarios que cuenten con dispositivos móviles con acceso a internet y geolocalización, así como tarjeta bancaria o sistema de pago anticipado (Paypal⁵¹). La App se descarga desde una tienda virtual de aplicaciones, una vez instalada en el dispositivo se realiza la creación de una cuenta que incluye datos personales como correo electrónico, contraseña, nombre completo, código postal, número de teléfono celular e información del método de pago. Con la aceptación de sus correspondientes términos y condiciones, y la verificación de información, el usuario puede comenzar a utilizar el servicio de transporte.

En la pantalla principal de la aplicación se observa un mapa virtual con la posición GPS del usuario y la opción para solicitar el servicio. Al seleccionar el punto de origen y destino, se genera la “pantalla de confirmación” que muestra el trayecto del viaje, tiempo estimado de llegada, costo y medio de pago; se confirma y solicita al seleccionar la opción “*Pedir Uber*”.

Cuando algún conductor ha aceptado el viaje, el usuario recibe información sobre la ruta del auto asignado, marca, modelo, placas, tiempo estimado de llegada, nombre del conductor, fotografía, calificación, y medio de contacto. El servicio puede ser cancelado sin costo alguno únicamente durante los primeros cinco minutos una vez solicitada la unidad.

⁵¹ Paypal es un Sistema de pagos en línea.

Ya identificado usuario y conductor se comienza el viaje,⁵² el cliente cuenta con la posibilidad de modificar la ruta y realizar las paradas que requiera. En el destino, el conductor concluye el viaje y el usuario recibe un correo electrónico con datos del trayecto y cobro del servicio, la información se replica en la aplicación y se solicita al usuario calificar al conductor en una escala de 1 a 5 estrellas.

Se cuenta con 60 días naturales para solicitar factura y el servicio de “Uber Help⁵³” queda a su disposición ante cualquier situación relacionada al viaje. La App también incluye información de pagos, viajes realizados, verificación de códigos promocionales, obtención de ayuda, configuración de datos e información legal, otorgando control y seguimiento de la información de viajes.

3.3 La tarifa de Uber en servicio “UberX” y modalidad “Uber Pool”

Hemos mencionado que la empresa obtiene ganancias gracias al porcentaje que cobra por cada viaje realizado, según su contrato de contraprestación de servicio. En la CDMX la comisión para la modalidad “UberX” es de 20% en autos registrados antes de 2015 y de 25% para los registrados posterior.

Tabla 3.1 Comisión de Uber en su modalidad “UberX”, según tarifa de viaje.

Registro	Tarifa de viaje	Comisión Uber	Ganancia de Socio	Ganancia Uber
Anterior a 2015	\$100	%20	\$80	\$20
Desde 2015	\$100	%25	\$75	\$25

Fuente: Elaboración propia con información de Uber Blog, tarifa de viaje.

En la modalidad “Uber Pool” (auto compartido) el costo de la tarifa de viaje es menor en aproximadamente 25%. La comisión por ingreso de un usuario es del 10%, si el

⁵² En caso de solicitar trasladarse por alguna vía de cuota el costo del Tag es cargado al cobro del viaje.

⁵³ Uber help cuenta con número telefónico y correo electrónico que ayuda a los usuarios a tratar cualquier problema como; cobros, servicios, objetos olvidados y quejas generales de la empresa.

sistema enlaza dos o más usuarios se cobra el 30%, como se explica a continuación.

Tabla 3.2 Comisión de la ERT, Uber en su modalidad “UberX” y “Uber Pool”.

Servicio	Tarifa de viaje	Comisión	Ganancia de Socio	Ganancia Uber
UberX	\$100	20% a 25%	\$80-\$75	\$20-\$25
Uber POOL 1 usuario	\$75 (25% menos)	10%	\$67.5	\$7.50
Uber POOL 2 usuarios	\$75 + \$50= \$125	30%	\$87.5	\$37.5

Fuente: Elaboración propia con información de Uber Blog, tarifa de viaje.

La tarifa varía por ciudad y por servicio, en la CDMX el servicio UberX, tenía un costo a junio de 2017 de; \$ 7 tarifa base, más \$ 1.80 por minuto de trayecto, más \$ 3.57 por kilómetro recorrido, más \$ 2 de cuota de solicitud, agregada a cada viaje y que *“ayuda a apoyar iniciativas de seguridad y otros costos operacionales”* (uber, 2017), más 1.5 % del total del viaje de cuota gubernamental y \$3.60 por Cargo para Otras Contribuciones, *“tarifa fija que se suma a cada viaje y ayudará a cumplir con lo establecido por la regulación de las Empresas de Redes de Transporte”* (ibídem, Uber, 2017). Además de una tarifa mínima y de cancelación de \$35.

Por ejemplo, un trayecto de 5 kilómetros en un tiempo de 20 minutos tiene un costo de:

Tabla 3.3 Desglose de tarifa de “UberX” a costo de junio 2017.

\$7 de tarifa base
+\$36 de minutos (\$1.80x 20min)
+\$17.85 de Kilómetros (\$3.57x 5km)
\$60.85 Tarifa de viaje
+\$2 de cuota de solicitud
+\$1 de cuota gubernamental (1.5% de Tarifa de viaje)
+\$3.60 de otras contribuciones
= \$ 67.45 Total cobrado a usuario

Fuente: Elaboración propia con información de Uber Blog, tarifa de viaje.

La tarifa de viaje es la base sobre la que se paga al conductor, el cual recibe el 75% o 80% de ella, mientras que el total cobrado al usuario incluye las cuotas, contribuciones e impuestos. En este ejemplo el socio ganó \$ 45.63, de los \$60.85 de tarifa de viaje, sin contar que el usuario puede solicitar factura y se descontaría el Impuesto al valor agregado de 16%; la ganancia final del socio quedaría en \$38.33, monto repartido entre gasolina, mantenimiento, sueldo del conductor y gastos extra, si el automóvil es rentado se restaría la comisión correspondiente al propietario de la unidad.

El servicio Pool supone ser aproximadamente 25% más económico; tomando el mismo ejemplo, la tarifa de viaje sería de \$45.63. Si al vehículo sólo ingresa un usuario, se cobra 10% de comisión, ganando el conductor \$41.08. Al enlazar dos viajes, el primero de \$45.63 y supongamos un segundo de \$39.10, la comisión aumenta a 30%, generando una ganancia total de \$59.32 para el conductor, \$18.24 más que con un solo usuario y \$13.67 más que en un servicio “UberX”, tal como se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 3.4 Ganancia de servicio “UberX” y “Uber Pool”.

Viaje 5 km en 20 min	Tarifa de viaje	Tasa de servicio	Ganancia Socio	Ganancia Uber
UberX	\$60.85	25%	\$ 45.63	\$ 15.21
UberPool 1 usuario	\$45.63.	10%	\$ 41.07	\$ 4.56
UberPool 2 usuarios	\$45.63. + \$39.10	30%	\$ 59.32	\$25.42

Fuente: Elaboración Propia con información antes mencionada.

La modalidad Pool representó para algunos conductores un reto, respecto a recoger y dejar personas en direcciones cercanas, pero no similares, sobre todo por las características de la ciudad y el tránsito cotidiano que puede generar un aumento de tiempo considerado en una desviación entre calles cercanas. Por lo anterior, algunos conductores dejaron de aceptar viajes de este tipo, entonces Uber decidió bajar en 2017 la comisión de “Uber Pool” para un usuario de 15% a 10%, y penalizar

a los conductores que no aceptaran más del 85% de viajes Pool, con la desactivación temporal de la plataforma.

Como se observa en la tabla 3.4, el servicio donde existe mayor ganancia es en “*Uber Pool*” de dos pasajeros; sin embargo, el costo de traslado por cambiar ruta para recoger y dejar a otros usuarios no se refleja en la ganancia total del socio. Para la empresa, el servicio compartido además de ser promocionado como un medio de transporte que genera menos contaminación y reduce el tráfico, le genera 60% más de ganancia, comparado con un “*UberX*”.

3.3.1 Sobre la ganancia neta de los conductores de Uber

Se ha mencionado la composición tarifaria del servicio “*UberX*” y “*Uber Pool*” en la CDMX; sin embargo, es necesario analizar a fondo cómo se reparte el recurso obtenido entre los actores que se encuentran dentro del proceso de transportación. La tarifa que se cobra al usuario la podemos dividir en dos, la tarifa de viaje y los costos extra, la primera respondía únicamente a la multiplicación de los minutos de viaje por \$1.80 y de los kilómetros recorridos por \$3.57, más la tarifa base de \$7. Los costos extra se integran con el “pago gubernamental” de 1.5% del costo del viaje y “*la cuota de solicitud y otras contribuciones*” que pasó de \$5.60 como tarifa fija, a 13% del valor del viaje desde el 8 de agosto de 2017 (Uber, 2017: VDF CDMX). Aunado a ello también se presentó la tarifa por adelantado, un cobro que se genera desde la solicitud del viaje y que otorga a Uber certeza de cobranza; se basa en los cálculos de tiempo y kilómetros que ofrecen los sistemas GPS, así como información histórica de la aplicación. A pesar de que los cambios no parecen sustanciales, se modificó la tarifa y cobro a los usuarios; se aumentaron las ganancias para Uber y se mantuvieron e incluso disminuyeron las ganancias de los “*Socios-Conductores*”, como se demuestra a continuación utilizando la tabla 3.5 y comparándola con la nueva metodología de cobro.

Tabla 3.5 Desglose de tarifa de “UberX” costo junio y agosto, 2017.

Tarifa junio 2017	Tarifa agosto de 2017
\$7 de tarifa base	\$7 de tarifa base
+\$36 de minutos (\$1.80x 20min)	+\$36 de minutos (\$1.80x 20min)
+\$17.85 de Kilómetros (\$3.57x 5km)	+\$17.85 de Kilómetros (\$3.57x 5km)
\$60.85 Tarifa de viaje	\$60.85 Tarifa de viaje
+\$2 de cuota de solicitud	+\$7.91 de otras contribuciones (13 % de tarifa de viaje)
+\$3.60 de otras contribuciones	
+\$1 de cuota gubernamental (1.5% de tarifa de viaje)	+\$1 de cuota gubernamental (1.5% de tarifa de viaje)
\$ 67.45 Total cobrado a usuario	\$ 69.75 Total cobrado a usuario

El cobro por adelantado genera en algunos casos pérdida de ingreso hacia los “Socios-Conductores”, por ejemplo, al revisar el recibo de viaje de la imagen 3.1, podemos dar cuenta que el costo no corresponde al valor real del viaje, debido tal vez a alguna situación de tránsito el tiempo de viaje se amplió, sobre todo en una ciudad donde las vías fácilmente colapsan. La tarifa de viaje fue de \$46.50, pero el traslado duró 15 minutos con 47 segundos y 4.4 km, equivalente a $15.47 \times \$1.8$ (costo de minuto) = \$27.84, más $4.40 \text{ km} \times \$3.57$ (costo por kilómetro) = \$15.70, más \$7 de tarifa base, integrando un total de \$50.54; así que con la tarifa cobrada por adelantado se perdieron \$4.04.

Imagen 3.1

Detalle del viaje		mié., octubre 25, 6:37 AM
Ingresos por viaje		
Tarifa		46,50 MXN
Tasa de Uber		-11,63 MXN
Impuesto sobre tarifa		+0,83 MXN
Impuesto sobre precio		+0,10 MXN
Total		35,80 MXN
15 min 47 s		4.40 km
DURACIÓN		DISTANCIA

Detalle del viaje del Socio Uber, el 25 de octubre de 2017 con una distancia de 4.4.km y 15 minutos con 47 segundos.

Por su parte el cobro de “otras contribuciones” dice ser utilizado para mejoras de la aplicación, mismos que deberían de estar incluidos en la comisión cobrada por Uber y de la que no entrega IVA. Para la empresa la Cuota de Solicitud ayuda a financiar iniciativas de seguridad y otros costos operativos, y el Cargo para Otras Contribuciones ayuda a cumplir con lo establecido por la regulación de las Empresas de Redes de Transporte.

Cobra sentido cuando hemos analizado el proceso de facturación y detectado que la comisión es entregada a Uber B.V., y el concepto de otras contribuciones queda como ganancia para *Uber de México Technology and software S.A. de C.V.*, demostrando que Uber y su filial en México no están cobrando comisión de 25%; sus ganancias netas representan más del 30% del total cobrado al usuario.

Tabla 3.6 Ganancia de Socio y Uber.

	Cobro Usuario	Ganancia Socio	Ganancia Uber
Tarifa de viaje	\$46.50	\$34.87	\$11.63
Otras Contribuciones	\$6.045	\$.83 Depositados por Uber al “Socio” para que pague el IVA de “otras contribuciones”	\$5.21
Cuota Gubernamental	\$.70 Entregado a SEMOVI, después de la retención de IVA	\$.10 Depositados por Uber al “Socio” para que pague el IVA de la “Cuota Gubernamental”	
Total	\$ 53.24 con IVA	\$ 35.80	\$16.84
El IVA se descuenta de las ganancias del Socio.			
Total con factura	\$ 53.24 con IVA	\$28.46	\$16.84

Fuente: Respecto a imagen 4.4 y 4.5

La tabla muestra que al Usuario fueron cobrados \$53.24, de ellos \$28.46 fueron para el “Socio”, 53% del total; \$16.84 para Uber, 31%; y el 16% restante entregado como IVA. Exponiendo que Uber gana más del 30%, y el “Socio” menos del 53%, ya que falta restar el Impuesto Sobre la Renta proporcional al ingreso generado mensualmente, así como egresos básicos; gasolina, mantenimiento, limpieza y sueldo.

La siguiente tabla muestra la ganancia neta de los “Socios” por cada elemento que compone la tarifa de viaje. Al cobro de minuto, kilómetro, y tarifa base se le quita el 25% de comisión de Uber, y al resultado se le resta el IVA con base en la tarifa cobrada al Usuario.

Tabla 3.7 Ganancia neta por elementos que conforma la tarifa.

Costo	Comisión de Uber.	Ganancia de “Socio”	IVA	Ganancia neta del “Socio”
	25% del Costo	Costo menos la Comisión de Uber.	16% del Costo	Ganancia de Socio menos IVA del Costo
Minuto \$1.80	\$0.45	\$1.35	\$.25	\$1.10
Kilometro \$3.57	\$0.90	\$2.70	\$.49	\$2.21
Base \$7	\$1.75	\$5.25	\$.97	\$4.28

Fuente: Creación propia con información de tarifa Uber X en la CDMX, julio 2017.

La tabla anterior indica que después del pago de comisión a Uber y de la entrega de IVA, la ganancia del “Socio” es de \$1.10 por minuto, \$2.21 por Kilómetro y \$4.28 de tarifa base. En la tabla 4.7 habíamos analizado el costo de los viajes de Taxi respecto el cobro de Uber en un viaje de 5km en 20 minutos. Al modificar los valores con la ganancia real del “Socio” queda integrado de la siguiente forma: $(\$1.10 \times 20\text{min}) + (\$2.21 \times 5\text{km}) + (\$4.28 \text{ de tarifa base}) = \37.44 ; sólo 24 centavos mayor a la ganancia de un Taxi libre. Se destaca que aún falta restar los pagos por normatividad, gasolina, mantenimiento, y sueldo, que se devengan en todas las modalidades de transporte individual.

Tabla 3.8 Costo de viaje de 5km en 20 minutos con tarifa de taxi en la CDMX, julio 2017.

Servicio	Tarifa Total
Taxi Libre	\$ 37.20
Taxi Sitio	\$ 47.68
Radio Taxi	\$ 76.24
UberX	\$ 37.44

Fuente: Gaceta oficial del Distrito Federal, No.1570, 26 de marzo de 2013 y Comunicado Uber Blog, 2017.

Las tablas anteriores demuestran que los Socios de Uber obtienen ganancias reales similares a las del transporte público individual más económico, el taxi libre. Los “*Socios-Conductores*” de Uber están aceptando ingresos similares, pero ofrecen servicio de características superiores debido a las exigencias que la empresa impone, mostrando que incluso aquellos que tienen la tarifa más baja en el transporte podrían tener unidades en óptimas condiciones y con elevada calidad del servicio.

Este apartado fundamenta que la falta de acción por parte de las autoridades generó que los servicios de transporte laboraran en condiciones adversas a las necesidades de los ciudadanos, y al generarse opciones que optimizaron los traslados y entregaron elementos básicos de calidad de servicio, algunos usuarios mostraron preferencia hacia ellas.

Por ejemplo, fue hasta mayo de 2017 que se comenzó la regularización de placas de Taxi en la CDMX, después de 14 años que no se generaba un ordenamiento al respecto, forjando incertidumbre para los pasajeros sobre la legalidad de las unidades de transporte público que podían abordar y facilitando la circulación de vehículos “*piratas*” (Ilich Valdez, Milenio, mayo 2017), mientras, las Empresas de Redes de Transporte entregaban a sus usuarios información de unidad, chofer y viaje, generando confianza y certidumbre.

3.4 El desarrollo de Uber en la Ciudad de México

Desde agosto de 2013 el servicio de Uber comenzó a ser una opción de transporte en la Ciudad de México; en un principio, siguiendo la línea de la compañía a nivel mundial, el modelo se basaba en autos de lujo, marcando una clara diferencia con otros medios de transporte. Para 2014 comenzó el auge de “UberX”, autos sedán con tarifas más bajas que los autos de lujo y características tanto de precio como de modelos similares a un taxi de sitio. Según Rodrigo Arévalo, entonces director general de Uber México, la empresa durante ese año tuvo un crecimiento de 20% semanal en nuevos usuarios, destacando como principal mercado el entonces Distrito Federal (Martínez, El Financiero, 2014: 1 de julio).

Uber llevaba trabajando en varias ciudades europeas como Bruselas, Berlín, Londres y París, donde había encontrado resistencia por parte de asociaciones de taxistas y multas de autoridades locales (El imparcial, 2014: mayo 9). México no fue la excepción y en 2014 comenzaron las primeras muestras de rechazo y marchas en contra del servicio, la inconformidad se hizo notoria cuando medios nacionales expusieron las agresiones que habían sufrido unidades y conductores de la plataforma.

El 22 de octubre del mismo año, el Gobierno del Distrito Federal entabló mesas de negociación, con sitios de Santa Fe, Polanco, Roma y Condesa, logrando un acuerdo de no agresión a choferes y vehículos de Uber, comprometiéndose con una solución pronta y oportuna. Cabe destacar que en estos puntos de la ciudad se concentran mayor cantidad de taxis de sitio y radio taxis, debido a la suma de clientes potenciales por las características económicas de la zona (Ortega, Reforma, 2016: noviembre 1).

Javier Garduño, del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo mencionó en entrevista con un diario nacional que los servicios ofrecidos por aplicaciones tecnológicas iban en aumento y era necesaria su regulación. *“Este tipo de servicios aventajan a los taxis tradicionales debido a la flexibilidad en el servicio y la seguridad para el usuario (...) es necesario regularizar, a través del reglamento de la nueva Ley de Movilidad.”* (Ortega, Reforma, 2014: octubre 20).

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México que se aprobó en julio de 2014, marcó una nueva y para entonces confusa perspectiva sobre los desplazamientos en la ciudad, ya que tardó cerca de un año en lograr su completa adecuación y ejercicio; ante su falta de reglamentación es que se proponía tratar el tema de servicios de transporte mediante aplicación dentro de ella.

Rufino H. León, entonces Secretario de Movilidad, informó el 29 de octubre de 2014 acerca de la publicación en la Gaceta Oficial del D.F. de un programa de registro para garantizar la seguridad de los usuarios. *"Estas empresas únicamente podrán incorporar a su plataforma o base de datos vehículos que cuenten con concesión para prestar el servicio público de taxi, así como conductores que cuenten con licencia tipo B vigente"* (Ramos, Reforma, 2014: octubre 30).

El Secretario visualizaba que aplicaciones como Uber y Cabify, las más conocidas en la ciudad, siguieran en funcionamiento siempre y cuando los autos que utilizaran fueran taxis registrados, dejando de lado de idea de autos particulares para la prestación del servicio. En noviembre de 2014 el titular de la dependencia fijó la publicación de las nuevas disposiciones antes de concluir ese año, sin embargo, para el primer trimestre de 2015 no existía respuesta por parte de la autoridad.

Ante la falta de regulación por más de cuatro meses, algunos grupos de taxistas amenazaron con realizar *"operativos anti-Uber"* para detener autos y conductores que siguieran prestando servicio, ya que a su consideración realizaban traslados ilegales pues no contaban con el permiso de la Secretaría de Movilidad (López, Reforma, 2015: julio 2).

A pesar de los conflictos, factores como la constante presencia del tema Uber en artículos periodísticos, notas sobre las ventajas laborales y una mercadotecnia continua en medios digitales, elevaron la popularidad y aumento de conductores para este tipo de plataforma a mediados de 2015.

Los choferes de Uber deben trabajar en promedio de 70 a 80 horas a la semana para obtener ingresos de entre 30 mil a 52 mil pesos mensuales, el triple del salario medio más alto obtenido por conductores de autobuses, taxis y automóviles de pasajeros tradicionales, que es de 9 mil pesos al mes, según el Observatorio laboral. (Gascón, Reforma, 2015: junio 9)

A finales de mayo las manifestaciones continuaban y se ampliaron los grupos que participaban en ellas.

La protesta de los taxistas de la Ciudad de México contra Uber y Cabify concluyó después de 7 horas de movilizaciones y bloqueos en distintas partes del Distrito Federal. Según Medina y Rodríguez, la movilización de este lunes fue porque el GDF sigue consintiendo a los taxistas piratas y a las empresas antes mencionadas (Redacción, Animal Político, 2015: mayo 25).

Uber respondía con promociones para sus usuarios, su director de comunicación afirmó al día siguiente de la protesta que las descargas de la aplicación habían crecido 800% durante el conflicto, gracias a que regalaron viajes con valor de 150 pesos en su intento de “*apoyar a los usuarios*” por el bloqueo de taxistas (Ibídem). El 17 de junio de 2015, se creó un debate entre actores involucrados para buscar una solución al conflicto. El evento se realizó en las instalaciones del Laboratorio para la Ciudad⁵⁴, con la presencia de Héctor Daniel Medina Meléndez, vocero de la organización de Taxistas Organizados de la Ciudad de México; Rubén Alcántara, líder de la alianza de Organizaciones de Radio Taxis, Sitios y Bases del Distrito Federal; Ana Paula Blanco, Directora Global de Comunicación de Uber para América Latina; Ricardo Weder, CEO de Cabify México; Paula Sofía Vásquez, investigadora del CIDE, entre otros.

Dicho encuentro fue transmitido online y grabado en video a través de YouTube,⁵⁵ a pesar de asistir actores relevantes del conflicto, se aprecia un ejercicio con pocas características de un debate, que se transformó en una serie de comentarios entre expertos invitados, con escasas intervenciones de los representantes de los servicios, bajo un formato de mesa de análisis.

Los expertos invitados presentaron argumentos cargados hacia la aceptación de Uber y Cabify, y denostaron en general la calidad del servicio público de pasajeros

⁵⁴ “El Laboratorio para la Ciudad es el área experimental del Gobierno de la Ciudad de México. El Laboratorio es un espacio de especulación y ensayo, donde lanzamos *provocaciones* que plantean nuevas formas de acercarse a temas relevantes para la ciudad, incubamos *proyectos* piloto y promovemos *encuentros* multidisciplinarios en torno a la innovación cívica y la creatividad urbana. El Laboratorio crea diálogos y complicidades entre gobierno, sociedad civil, iniciativa privada y organizaciones no gubernamentales con el propósito de reinventar, en conjunto, algunos territorios de ciudad y gobierno.” Disponible en <http://labcd.mx/el-laboratorio/>

⁵⁵ Video del evento, disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=qNhwLq2xlZI>

Taxi. Por si fuera poco, no hubo presencia de autoridades con capacidad de toma de decisiones, para ir encontrando puntos de acuerdo y comenzar a generar una reglamentación conjunta. Entre las principales propuestas rescatables para ambos servicios se enmarcaba la necesidad de generar una regulación y la búsqueda del cumplimiento efectivo de sanciones para aquellos que no estaban al margen de la ley, como los “*taxis piratas*”.

Por las características de este “*debate*”, la empatía para continuar un trabajo colaborativo se vio afectada casi por completo. Después del evento y las diversas mesas de trabajo que organizó el Laboratorio para la Ciudad, gremios taxistas acusaron al Gobierno de la CDMX, al Laboratorio para la Ciudad y a Uber de estar coludidos para obtener mayor aceptación hacia los servicios de chofer mediante aplicación móvil (Notimex, Excélsior, 2015: junio 22).

Ante el vacío legal algunos lugares de la ciudad se volvieron conflictivos, principalmente puntos de concentración de taxistas, como el aeropuerto y las centrales camioneras. “*Esconder el celular, llamar al cliente para identificarlo físicamente y pedirle que se siente adelante son prácticas que emplean operadores de Uber para no pagar multa ni ser extorsionados en el AICM.*” (Miranda, Reforma, 2015: junio 22).

La escala del conflicto entre servicios generó que instituciones como la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) y la Comisión Federal de Competencia Económica intervinieran en el tema y mencionaran que la autoridad debía generar una norma que salvaguardase el equilibrio de mercados.

Establecer criterios claros para que los usuarios puedan elegir el servicio que necesitan con certeza de sus derechos y obligaciones al contratarlo. Es obligación del GDF proporcionar los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse. (Acosta Alberto, Reforma, 2015: junio 23)

El día 15 de Julio de 2015 se publicaron dos Acuerdos en la Gaceta Oficial del DF con número 133Bis. Uno para servicio de taxi mediante aplicación y otro para servicio de transporte privado mediante aplicación: a) *Acuerdo por el que se crea el Registro de personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones para*

el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el Distrito Federal y, b) Acuerdo por el que se crea el Registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas Informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal, con entrada en vigor 15 días naturales posterior a su publicación.

La dependencia generó un acuerdo para los taxis registrados ante SEMOVI y que utilizan aplicaciones móviles para obtener pasajeros, y uno para vehículos privados que dan servicio de transporte privado mediante alguna aplicación (Uber) así como las reglas para las respectivas empresas.

En un comunicado la Secretaría de Movilidad destacó que los vehículos registrados ante la dependencia en la segunda modalidad no podrían hacer cobro en efectivo ni hacer base en la vía pública, se generaría un permiso para los operadores, tendrían capacitación, la necesidad de un seguro y la aportación del 1.5 por ciento del costo de cada viaje, que se destinaría al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón, recursos para mejorar el servicio de taxis y las plataformas. (SEMOVI, Comunicado, 2016: noviembre 1)

Se recalca que *“La regulación se desprende del interés ciudadano de que el gobierno capitalino atendiera esta modalidad de transporte y como resultado de un proceso de consulta”* (Ibídem), haciendo referencia al debate y las mesas de trabajo. Con los documentos anteriores, el Gobierno de la CDMX se hacía destacar como la primera ciudad en América Latina en regular este tipo de servicio, *“Esta propuesta hace que la Ciudad de México sea pionera en reconocer en una ley que la oferta debe responder directamente a la demanda y a la libertad de elección de los consumidores”* (Corona, El país, 2015: junio 16).

En respuesta, agrupaciones como *“Taxistas Organizados de la Ciudad de México”* (TOCDMX) y *“Taxistas y Líderes Unidos contra la ilegalidad”* manifestaron su inconformidad y mencionaron *“(…) que se desestimaron las propuestas que habían planteado con la finalidad de llegar a un posible acuerdo. Hicieron de todo menos*

un piso parejo. Los acuerdos publicados por el GDF dan todas las ventajas a Uber y Cabify” (Rivera, El Economista, 2015: julio 7)

Ante falta de información sobre el estatus de las nuevas medidas, a mediados de octubre de 2015 la titular del Nuevo Modelo de Movilidad de la Ciudad de México, Laura Ballesteros, explicó que se estarían registrando todos los automóviles que daban servicio mediante aplicación hasta finales de ese año y planeaban comenzar a recaudar la aportación en 2016. (NOTIMEX, Reforma, 2015: octubre 14)

El 11 de enero de 2016 se presentó la modalidad “Uber Pool” para el servicio “UberX”, servicio de auto compartido a bajo costo que enlaza a varios usuarios que se dirigen hacia una dirección cercana. Algunos choferes se inconformaron al considerarlo poco rentable y conflictivo, aumentando los tiempos de viaje y gasto de gasolina. Una semana después Uber disminuyó las tarifas en todo país entre 14 y 22 por ciento con el objetivo de incrementar su productividad y ayudar a los usuarios en la cuesta de enero.

De inmediato socios y conductores se inconformaron en redes sociales por la comisión del servicio Pool, lo complejo que fue recoger a diferentes usuarios para trasladarlos hacia destinos cercanos, el aumento de vehículos en la empresa y la disminución de tarifas. (Navarro, Excelsior, 2016: enero 19)

Lo que está sucediendo con Uber es que hay demasiados coches, entonces el número de viajes está disminuyendo porque hay muchos conductores, eso está provocando que busquemos hacer más viajes, más tiempo y es mucho más cansado. Con la baja de tarifa se tendrían que hacer más viajes para llegar a la cuota, afirmó una socia. (Ibídem)

Uber había dado a conocer que “México era su tercer país a nivel mundial después de Estados Unidos y China en el que ofrece más servicios de traslados. Tan sólo en 2015 había sumado un millón 200 mil usuarios y 40 mil socios conductores en el país” (Ibídem) aunque el panorama negativo se enmarcaba para la empresa, lo que podía repercutir en sus ingresos.

A mediados de marzo de 2016 en el Valle de México se comenzaron a generar varias contingencias ambientales⁵⁶ al superar los límites metropolitanos de contaminación atmosférica, por lo que las autoridades decidieron restringir la circulación de vehículos. A partir del 5 de abril y hasta el 8 de julio, todos los automóviles, según su calcomanía y sin importar su holograma de circulación, debían dejar de circular un día a la semana y un sábado por mes.

La contingencia atmosférica generó un reto en movilidad urbana, sobre todo para aquellos que utilizan el automóvil privado en sus desplazamientos diarios y que dejaron de circular sin importar su dinámica laboral. Una de las alternativas para algunos ciudadanos fue la utilización de servicios de transporte mediante aplicación móvil, por ello los conductores tuvieron un alto índice de pedidos lo que aminoró las quejas y manifestaciones en contra de la empresa.

Bajo un esquema de oferta-demanda, si la aplicación observa un número de pedidos en alguna zona y pocos vehículos en servicio sube su tarifa, lo nombra “tarifa dinámica”⁵⁷. Durante la contingencia ambiental la empresa aumentó la tarifa hasta 9.9 veces ante el incremento de 64% en la demanda de vehículos. (Redacción, Animal político, 2016: abril 13). Esto quiere decir que un viaje con valor de \$100 podía ser cobrado hasta por \$990 a causa de una tarifa dinámica de 9.9% , lo que generó inconformidades y expresiones de desaprobación en redes sociales ahora por parte de los usuarios⁵⁸. Tan amplia y difundida fue la crítica que tras negociaciones entre Uber y la SEMOVI se acordó en mayo de 2016 un tope a las

56 “La contingencia ambiental es un conjunto de medidas que se aplican cuando se presenta un episodio de contaminación severa, durante el cual, las concentraciones de ozono o de partículas suspendidas alcanzan niveles que ponen en riesgo la salud” (Transparencia DF, 2017: Aire)

57 “La mejor manera de incentivar a los socios conductores a estar conectados y de esa manera tener el mayor número de autos posible en momentos de alta demanda, es con la tarifa dinámica. Con las nuevas disposiciones del Hoy No Circula, esto se vuelve aún más importante ya que el 20% de los autos de Uber no podrán circular, al tiempo que la demanda por el servicio crecerá al menos 20%. Sin embargo, gracias a la tarifa dinámica, durante la última contingencia logramos trasladar a 100 mil personas adicionales. Las tarifas dinámicas son un concepto familiar para la mayoría de los consumidores. Operan sobre la ley de la oferta y la demanda. Esto ocurre con muchos bienes y servicios, como boletos de avión, cuartos de hotel, entradas a eventos deportivos o alimentos, cuyo precio cambia de acuerdo con la fluctuación de la demanda. Pero gracias a la tecnología, este aumento es momentáneo y solo se implementa en la zona específica donde existe la demanda, no es general. La tarifa se actualiza cada 5 minutos y cuando la demanda baja, el precio también.” (Uber, 2016: Asegurando autos disponibles)

58 Uno de los viajes más caros que fueron reportados tuvo un costo de mil 428 pesos debido a una tarifa dinámica que multiplicó 5.6 veces el valor normal de un trayecto de Satélite a Coapa, con un costo regular de 254 pesos. Otros usuarios denunciaron variaciones en la tarifa de hasta 9.9 veces su valor, con un cobro mínimo de 990 pesos, 81.66 pesos por cada kilómetro recorrido y otros de 7.4 veces el cobro de la tarifa mínima fijada en 740 pesos por viaje. (Excelsior,2016: abril 4)

tarifas dinámicas de 4.9% en contingencia ambiental y hasta 2.9% en doble hoy no circula (Courtade,Excelsior, 2016: mayo 3).

Con el término del periodo de contingencia ambiental, las solicitudes de servicio disminuyeron y los conductores volvieron a sus inconformidades. El 15 de julio de 2016 realizaron una protesta frente a las oficinas centrales de la compañía en la CDMX. *“Los operadores que conforman la Unión de Socios Uber advirtieron que no tomarán viajes de “UberPool” en protesta por las altas comisiones que les cobra la empresa y la baja en las tarifas que han afectado sus ingresos.”* (Redacción, Animal político, 2016: julio 15)

Entre sus peticiones se destacaban ya no inscribir más autos a la plataforma, reducir las comisiones por viaje, cancelar el servicio de Uber Pool y la certificación de socios presencial y no sólo en línea. Sin acuerdo, y a pesar de haber entablado una mesa de negociación con la empresa, el 26 de julio de 2016 conductores de la aplicación movilizaron sus unidades como marcha de protesta desde algunos puntos de la ciudad.

El primero de noviembre de 2016 la SEMOVI informó del costo de \$1,650 por revisión vehicular de autos que entren dentro del Acuerdo de junio de 2015 para el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Distrito Federal (GOFDF, 136, 2016: agosto 12). Por lo anterior, los conductores de aplicaciones móviles deberían pagar mil 650 pesos anuales, por revisión documental, vehicular y la obtención de un holograma especial. (Ortega, GrupoReforma, 2016: noviembre 1).

El 3 de noviembre de 2016 Luis de Uriarte, director de Comunicación de Uber, confirmó que la empresa había aportado 70 millones de pesos del 1.5% recaudado de los viajes, para al Fondo de Movilidad. (López,Excelsior, 2016: noviembre 3) A pesar de que la SEMOVI dio de alta a las empresas de transporte, comenzó la creación del padrón de conductores, la revisión vehicular y el cobro de impuesto de 1.5% por viaje. El 13 de diciembre de 2016 el gremio de “Taxistas Concesionados Organizados de la Ciudad de México” generó bloqueos en seis puntos de la ciudad, ante lo que consideraron falta de solución a sus demandas, advirtieron que se

unirían a organizaciones de otros estados que pasaban por la misma problemática y generaron nuevas peticiones (Redacción, Milenio, 2016: diciembre 12).

En enero de 2017 Uber aumentó sus tarifas 15% para la capital del país, debido al incremento en el precio de la gasolina que se realizó a inicios de ese año, y en abril informó aplicación generalizada de la “tarifa por adelantado”, un cobro basado en los históricos de la aplicación sobre el costo de viaje que permite cobrarle al cliente previo a su traslado, lo que volvió a generar molestia, ya que algunos conductores consideraron podría ser reducido el margen de ganancia. (Uber, Adenda, 2017: abril 24)

Por otra parte, las manifestaciones y muestras de inconformidad de gremios taxistas disminuyeron significativamente, según se aprecia en medios locales, comenzaron a llamar la atención conflictos en otras ciudades de Guadalajara, Querétaro, Monterrey, Coahuila y Quintana Roo, muchos de los cuales aún no generan regulaciones sobre el servicio.

A pesar del escenario de relativa calma en la Ciudad de México durante 2017, es necesario terminar de precisar las regulaciones para estos servicios y analizar su cumplimiento; de otra manera, el conflicto se encuentra estacionado con paliativos que a largo plazo no serán funcionales y podrían desatar actos de violencia, poniendo en riesgo a los habitantes que buscan diversas formas de traslado. Es sustancial analizar el alcance, cumplimiento y retos de la regulación para el servicio de transporte mediante aplicación móvil, y así verificar que la primera norma que regula este tipo de servicios en América Latina sea funcional.

Uber lleva más de 4 años ofreciendo servicio en nuestro país y se ha conformado como parte cotidiana en la dinámica de movilidad urbana, para unos como medio eficaz de transporte y para otros como parte del sustento familiar, sin perder de vista las condiciones y/o afectación que son vividas en el transporte público individual, siendo una tarea esencial y pendiente de la Administración Pública de la Ciudad de México encargada por mandato constitucional de los temas de movilidad en su territorio.

Capítulo IV. Análisis del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil Uber en la Ciudad de México

“Cuando pensamos en el futuro de la movilidad debemos pensar que las opciones de movilidad deben ser diversas, variadas y con varios costos (asequibles para todos los grupos sociales). Al igual que sencillas de tomar, debe ser tan fácil como abrir la llave del agua. Todo esto se podrá lograr cuando empiece la convergencia real de la tecnología con la movilidad, donde podrás usar cualquier modo de transporte, con la tarifa y el tiempo que más te convenga, a través de tu teléfono móvil. El futuro estará aquí más pronto de lo que imaginamos.” (Jiménez, Animal Político, 2016: 18 de noviembre)

En el capítulo anterior se explicó el funcionamiento de Uber en relación con los dueños de vehículos, conductores y clientes, abriendo el panorama sobre la capacidad de gestión que este tipo de empresas y su tecnología logran dentro de la movilidad urbana. Se mostró que este nuevo actor significó la apertura del mercado de transporte individual generando conflictos con los gremios taxistas, dando paso a un Acuerdo que busca su regulación. Resulta indispensable para el presente trabajo, verificar si la inconformidad expresada por los grupos taxistas resultaba de condiciones poco equilibradas respecto de su competidor, así como el alcance que las Empresas de Redes de Transporte pueden tener en el beneficio o afectación del desarrollo urbano. Este capítulo busca cumplir con el objetivo específico número tres de la presente tesis; Comparar el servicio de transporte público individual (Taxi) y el de las Empresas de Redes de Transporte (como Uber), por su similitud de características, observando sus contrastes administrativos, jurídicos y de competencia para identificar elementos de mejora y equilibrio, y el objetivo específico cuarto que; Analizar el Acuerdo/2015 para vislumbrar faltas, fallas, omisiones y/o aciertos.

4.1 Comparación del transporte público individual (Taxi) respecto del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil, Uber, en la CDMX

En 2015 la Secretaría de Movilidad de la CDMX catalogó los servicios de transporte mediante aplicación móvil como privados y subrayó el carácter público de los taxis (transporte público individual de pasajeros) marcando una diferencia de servicios. No obstante, ambos realizan una función similar al efectuar traslados individuales a privados; por ello, en este apartado se genera un análisis comparado para visualizar similitudes y diferencias, y dar cuenta de si los servicios como Uber han afectado o mejorado el transporte público individual de la Ciudad de México.

A continuación se muestra una tabla comparativa de las características de Uber respecto a las modalidades de taxi antes del *Acuerdo por el que se crea el Registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas Informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal* (GODF,133Bis,2015: julio 15), nombrado como Acuerdo/2015 para el presente estudio.

4.1 Tabla comparativa de las características de Uber respecto a las modalidades de taxi en la CDMX, antes del Acuerdo/2015.

Características	Uber	Radio Taxi	Taxi de Sitio	Taxi Libre
Datos de conductor y vehículo	Entregados por la aplicación al momento de confirmar el servicio	En tarjetón visible en ventanilla y mencionados al requerir el servicio	En tarjetón visible en ventanilla	En tarjetón visible en ventanilla
Ruta	Planificada por aplicaciones, o elegida por usuario	Elegida por conductor, o usuario	Elegida por conductor o usuario	Elegida por conductor o usuario
Tarifa	Responde a dinámica de oferta y demanda	Regulada por SEMOVI	Regulada por SEMOVI	Regulada por SEMOVI a través del taxímetro
Modo de solicitud	Mediante aplicación móvil	En sitio y por teléfono	En sitio y por teléfono	En vía pública
Forma de pago	Tarjeta o Prepago	Efectivo o Tarjeta.	Efectivo.	Efectivo
Forma de Evaluación	A través de la aplicación	Queja telefónica a la empresa, gremio o en Locatel	Quejas vía Locatel	Quejas vía Locatel

Fuente: Elaboración Propia.

Respecto a las características de la tabla anterior se observa que;

1. La información de chofer y vehículo: nombre, foto, calificación, medio de contacto, placas y modelo, son entregados al usuario mediante la aplicación de Uber. El Taxi muestra la tarjeta de identificación, documento que puede ser visualizado en la ventanilla trasera del vehículo. En el primer caso la compañía avala los datos de aquellos que la representan, en el segundo se carece de medios para que el usuario verifique el documento y visualice una falsificación ante un posible “taxi pirata”, sobre todo en los servicios donde no existe un respaldo de empresa o gremio al ser solicitado en la vía pública, y en caso de algún altercado podría no contarse con información fidedigna de chofer o vehículo.
2. La elección de una ruta en los taxis se realizaba con base en el conocimiento del conductor o indicaciones del usuario, Uber la selecciona basado en información GPS en tiempo real obtenida de aplicaciones especializadas en tránsito y conducción, identificando accidentes, retenciones, y aproximarse a una hora estimada de llegada.
3. La tarifa para los taxis está regulada por la SEMOVI y su instrumento base es el taxímetro; sin embargo, se han reportado cobros a discreción en horario nocturno o zonas de difícil acceso, y se han localizado taxímetros alterados que modifican el costo real del viaje.⁵⁹ Uber realiza el cobro según su propia tarifa con información GPS sobre tiempo y kilómetros, que puede ser verificada por el usuario mediante la aplicación, no obstante, carecía de regulación en su costo e incluso tendía a subir repentinamente por la llamada “tarifa dinámica”.
4. Respecto al modo de solicitud, forma de pago y evaluación, Uber revolucionó los esquemas en la ciudad de México al permitir solicitar un vehículo sin necesidad de hacer una llamada telefónica o esperar en vía pública, cobrar

⁵⁹ (Notimex, 2013: mayo 8), (Mora, El universal, 2013: septiembre 19), (Más por más, 2013: octubre 3)

el servicio con tarjeta de crédito o pago anticipado de manera virtual, y calificar a los conductores.

Lo anterior generó un impacto en la certeza de costo, eficacia en el traslado, calidad, seguridad del servicio y confianza del consumidor, que se reflejó en la preferencia de ciertos usuarios (El semanario, 2014: marzo 27). En 2015 entre las razones señaladas como motivo de elección del servicio Uber se encontraban los mejores costos comparados con taxis de sitio, radio taxis y terminales, un tiempo de respuesta corto, control del usuario sobre su viaje, cobertura amplia en los traslados abarcando gran parte del área metropolitana, elección entre diferentes tipos de vehículos dependiendo la cantidad de personas, seguridad para usuarios, respeto, trato digno, limpieza y autos nuevos o en buen estado (Acosta, Publímetro, 2017). Ese mismo año la Comisión Federal de Competencia Económica generó una opinión respecto al tema, mencionando que:

En términos generales, este tipo de servicios: facilitan, a través de la tecnología, la interacción entre pasajeros y conductores, reduciendo con ello las deficiencias de información y problemas de coordinación que suelen presentarse entre éstos, y alivian de esta forma la posición cautiva del consumidor; operan sobre la base de un modelo de autorregulación exitoso; contribuyen al bienestar del consumidor, al ofrecer condiciones convenientes de servicio en los aspectos arriba referidos; y generan incentivos para que otras modalidades de transporte utilicen la tecnología en beneficio de sus clientes (Opina COFECE sobre los servicios de transporte, 2015)

En contra, gremios taxistas argumentaban que Uber era un monopolio que buscaba privatizar los taxis y realizaba competencia injusta debido a que no pagaba concesión, revista vehicular, cromática de unidad, taxímetro, verificación de taxímetro y verificaciones semestrales, lo que le permitía prestar un mejor servicio al no tener múltiples gastos operacionales (Cisneros, El economista, 2016: octubre 12).

Antes del Acuerdo/2015 existía una diferencia incuestionable; Uber trabajaba sin contribuir en derecho alguno. En la siguiente tabla se comparan los costos por normatividad impuestos por la autoridad en cada servicio y que generaban impacto en el ingreso. No se incluyen partidas como gasolina, limpieza automotriz, servicio de mantenimiento, comisión a gremios o empresas y mensualidades de financiamientos, ya que son entendidos como egresos básicos de alta fluctuación.

Tabla 4.2 Comparación de costo por normatividad antes del Acuerdo/2015.

Concepto	TAXI*	UBER
Concesión o Renta de placa**	\$65,000-\$75,000 (U) \$1400-\$1600 (M)	\$600 Alta de placa de vehículo privado (U)
Póliza de seguro	\$9,000-13,000 (A)	\$9,000-13,000 (A)
Cromática	5 a 10 mil pesos (U)	N/A
Revista vehicular	\$1168 (A)	N/A
Taxímetro	\$600-\$1000 (U)	N/A
Verificación de taxímetro	\$300 (A)	N/A
Verificación vehicular	\$356.7 (S)	\$356.7 (S)
Total anual aproximado	\$27,000- \$34,000	\$9,712- \$13,712

*Independiente de la modalidad de servicio. **Algunas unidades utilizan placas rentadas de quien obtuvo concesión de taxi. (U) Única exhibición, N/A: No aplica, (S) semestral, (M) mensual, (A) anual. Fuente: Elaboración Propia, basada en costos por normatividad en primer trimestre de 2015.

Al comparar ambos servicios, observamos una diferencia entre los gastos generados a causa de la normatividad para taxis y hasta entonces falta de reglas para servicios como Uber, que se limitaban a las mismas establecidas para los autos particulares, mostrando ventaja de ingresos. Las características específicas del Acuerdo serán analizadas más adelante, sin embargo, una vez aplicado, la tabla comparativa se modifica de la siguiente manera.

Tabla 4.3 Comparación de costo por normatividad posterior al Acuerdo/2015.

Concepto	TAXIS	UBER
Concesión o Renta de placa*	\$65,000-\$80,000 permanente \$1500-\$1700 mensuales	Registro ante SEMOVI \$1648 Alta de placa de vehículo privado \$600
Póliza de seguro	\$10,000-15,000 anuales	\$10,000-15,000 anuales
Cromática	5 a 10 mil pesos	N/A
Revista vehicular	\$1252 anual	Revisión Vehicular \$1600 anual
Taxímetro	\$800-\$1500	N/A
Verificación de taxímetro	\$350 anual	N/A
Verificación vehicular	\$484 semestral	\$484 semestral
Aportación	N/A	1.5% del costo de cada viaje
Total	\$30,000 - \$ 38,000 anuales	\$12,000 – \$17,000 anuales

N/A: No aplica. Fuente: Elaboración Propia.

Respecto a la tabla anterior y a pesar de los cambios se observa que:

1. Es más económico asociar un vehículo al servicio de Uber, que ingresarlo como transporte público individual. Para tener un taxi en la CDMX es necesario contar con una concesión, se puede obtener si un concesionario cede sus derechos o se sustituye el vehículo registrado en ella, debido a que la SEMOVI no otorga nuevas concesiones. En el primer caso la Secretaría cobra la reposición del título de Concesión por \$ 3,279.00 y la autorización de cesión de derechos de concesión por \$ 8,534.50⁶⁰, mientras que el concesionario solicita al cesionario una cantidad estimada entre los 50 y 70 mil pesos para concluir el procedimiento. En el segundo caso, SEMOVI cobra la sustitución de vehículo de una concesión en \$450.70⁶¹, y bajo la “renta de placa” el concesionario recibe entre \$350 y \$450 por semana. No obstante y a pesar de ser una práctica común, la renta de una concesión es jurídicamente inexistente constituyéndose un delito. Los costos anteriores

⁶⁰ (SEMOVI, 2017: Autorización de cesión de derechos)

⁶¹ (SEMOVI, 2017: Sustitución de vehículos)

superan los \$1648⁶² que cobra SEMOVI por registro de una unidad de transporte mediante aplicación, y en Uber ese valor es costeado por la empresa.

2. Las pólizas de seguro son similares para ambos servicios, ya que por ley deben de proteger al automóvil, conductor y pasajeros⁶³. Para los taxis la verificación del cumplimiento se realiza con la revista anual y en Uber es requisito para estar activo en la plataforma.
3. Los servicios como Uber fijan tarifas a su consideración y elevan el costo mediante mecanismos como la “tarifa dinámica”⁶⁴, realizando los ajustes de manera electrónica por lo que no requieren de taxímetro, mientras que los taxis deben de adquirirlo y pagar su revisión anual, además de aceptar la tarifa designada por la autoridad local.
4. En revisión vehicular y aportación de 1.5% por cada viaje realizado al “*Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón*” Uber devenga en mayor medida. La revista anual a Taxis cuesta \$1252, mientras que la revisión a servicios de transporte mediante aplicación tiene un precio de \$1600, además sólo a estos últimos aplica el concepto de aportación gubernamental.

Con la entrada en vigor del Acuerdo/2015 algunas diferencias en los costos de normatividad se redujeron y se otorgó legalidad a aplicaciones como Uber, generando condiciones de menor desigualdad en servicios de gran similitud, pero que responden a características específicas según la modalidad que al usuario convenga.

⁶² “c) El Titular de la Constancia de Registro deberá pagar los derechos correspondientes por cada vehículo aprobado y que haya obtenido el folio, a través de la página WEB (www.finanzas.df.gob.mx), o mediante los mecanismos que defina la Secretaría de Finanzas, conforme a lo previsto en el artículo 220 fracción I inciso d), numeral 1,1.2 Inciso a) relativo al permiso para una negociación o empresa, señalado en el Código Fiscal del Distrito Federal;” (GODF,133Bis,2015: julio 15).

⁶³ “Artículo 46.- Los vehículos motorizados deberán contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, que ampare al menos la responsabilidad civil por daños a terceros en su persona y en su patrimonio. En el caso de las unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros o de carga, deberá contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, que ampare la responsabilidad civil por daños y perjuicio que con motivo de la prestación del servicio pudiese ocasionar a los usuarios o terceros en su persona o patrimonio, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda y de acuerdo a lo que establezca el reglamento de la Ley. Sin perjuicio de las sanciones establecidas en este reglamento, serán sancionados de acuerdo a lo estipulado en la Ley y su reglamento.” (GODF, 2015: Reglamento de Tránsito del DF)

⁶⁴ “En caso de que haya muy baja disponibilidad de autos, los precios comienzan a subir (Por ejemplo: si tenemos 100 autos conectados en la ciudad y 90 están ocupados en un viaje, se considera que la disponibilidad de autos es extremadamente baja). Los precios suben o bajan dependiendo de cuántos autos haya disponibles en la ciudad. En el momento que haya más autos disponibles, los precios vuelven a bajar” (Uber, 2017: Tarifa dinámica)

Este método comparado no busca demostrar la necesidad de transportes semejantes, ya que la diversificación de opciones enriquece los servicios, pero sí sugiere la necesidad de generar condiciones óptimas respecto a precios, comodidad y seguridad permitiendo a los usuarios ampliar la gama de posibilidades ante la necesidad colectiva de la movilidad.

El ofrecimiento de más opciones con características positivas de competencia generó cambios en el Transporte Público individual sin necesidad de modificar el marco normativo que a ellos compete, adecuándose algunos taxistas a las nuevas tecnologías.

Por ejemplo, al entrevistar a taxistas de diversas zonas comerciales en la CDMX en busca de información sobre los resultados observados ante la regulación de los servicios de transporte mediante aplicación,⁶⁵ se destacó que ahora el 68% de ellos se apoyan en Apps de tránsito y navegación para elegir rutas de traslado, el 22% está unido a empresas de administración de viaje para Taxis como *Easy-Taxi*, *Yaxi*, *Taxi-Beat*, o *Taxi-aviso*, y el 40% entrega su número de *WhatsApp*⁶⁶ para recibir solicitudes de viaje. Además, algunos agremiados en Asociaciones Civiles de taxis han creado aplicaciones como: *Taxis radio Unión*, *Sitio Obrero Mundial* y *Radio Taxi Del Valle*. Lo anterior les ha permitido digitalizarse, ampliar sus clientes y competir frente a los nuevos actores, modificando la tabla 4.1 de la siguiente forma.

⁶⁵ Las entrevistas fueron realizadas en zonas señaladas de alta demanda por la empresa Uber (1); Polanco, Centro Histórico, Roma-Condesa, Paseo de la Reforma, Colonia del Valle y Santa Fe, donde también se encuentran sitios de taxi que participaron principalmente en las manifestaciones en su contra. Al comparar las zonas con un mapa de marginación urbana proporcionada por la CONAPO con base en el Censo de Población y vivienda 2010 del INEGI (2), se decidió ampliar el territorio levantado debido a su bajo y muy bajo índice de marginación, siendo necesario obtener información de sitios con características adversas, de alta marginación, que fueron ubicados principalmente en delegaciones como Tláhuac, Iztapalapa, Magdalena Contreras y Venustiano Carranza. Levantando un total de 22 cuestionarios a unidades de taxi de forma aleatoria, dos por cada sector seleccionado de la CDMX. (Uber, 2017: Where to drive) Anexo 2; Entrevistas a conductores de Uber y Taxi en la CDMX.

⁶⁶ *WhatsApp* es una aplicación de comunicación vía internet, que permite enviar mensajes, realizar llamadas, y compartir contenido multimedia.

Tabla 4.4 Comparativa de características de Uber respecto a las modalidades de taxi en la CDMX, 2017.

Características	Uber	Radio Taxi	Taxi de Sitio	Taxi Libre
Datos de conductor y vehículo	Entregados por la plataforma al momento de confirmar el servicio	Entregados al momento requerir el servicio *Mediante Apps	En tarjetón visible en ventanilla. *Mediante Apps	En tarjetón visible en ventanilla. *Mediante Apps
Ruta	Planificada por aplicaciones, o elegida por usuario	Elegida por conductor, o usuario. *Mediante Apps	Elegida por conductor o usuario *Mediante Apps	Elegida por conductor o usuario *Mediante Apps
Tarifa	Responde a dinámica de oferta y demanda. *Incluye cuotas e impuesto	Regulada por SEMOVI. *Mediante Apps se cobra comisión	Regulada por SEMOVI. *Mediante Apps se cobra comisión	Regulada por SEMOVI *Mediante Apps se cobra comisión
Modo de solicitud	Mediante aplicación móvil	En sitio y telefónico. *Mediante Apps	En sitio. *Mediante Apps	En vía pública. *Mediante Apps
Forma de pago	Tarjeta o Prepago. *Efectivo	Efectivo o Tarjeta bancaria *Mediante Apps	Efectivo. *Mediante Apps	Efectivo. *Mediante Apps
Evaluación	A través de la aplicación.	Quejas o sugerencias vía telefónica a la empresa *Mediante Apps.	Quejas vía Locatel. *Mediante Apps.	Quejas vía Locatel. *Mediante Apps.

Fuente: Elaboración propia basada en información documentada anteriormente.

Respecto a los argumentos de grupos de taxistas sobre competencia negativa generada por una tarifa baja en el servicio de Uber y que afectaba a todos sus sectores, se realiza una comparación de costo por servicio. A continuación, se presenta la tarifa que mantiene la SEMOVI en Taxis desde 2013 (GODF, 2013: No. 1570) y que no ha modificado en 4 años, a pesar que el insumo básico de este transporte, la gasolina, ha incrementado su costo aproximadamente 4 pesos por litro.⁶⁷

⁶⁷ (Pemex, Indicadores Petroleros: http://www.ri.pemex.com/files/dcpe/petro/epublico_esp.pdf)

Tabla 4.5. Tarifa de taxi en la CDMX, 2017.

Tipo de Taxi	Banderazo	Aumento
	Tarifa de salida	cada 250 metros o 45 segundos
Libre	\$8.74	\$1.07
Sitio	\$13.10	\$1.30
Radio	\$27.30	\$1.84

Fuente: Elaboración Propia con información de la Gaceta oficial del Distrito Federal, No.1570, 26 de marzo de 2013.

El banderazo corresponde al monto inicial cobrado por el ingreso a la unidad, y el aumento tiene dos variables; una que genera costo cada 250 metros y otra que lo realiza cada 45 segundos. Según las condiciones de tránsito, alguna de las dos variables ocurre primero y genera el aumento correspondiente en la tarifa.

Por ejemplo, en un recorrido de 5km que se realiza en 20 minutos el vehículo avanza aproximadamente 250 metros por minuto, la unidad de aumento sería el tiempo que cambiaría cada 45 segundos. Veinte minutos corresponde a 1200 segundos, divididos en 45 segundos, obtenemos 26.6 ciclos, que serán multiplicados por el aumento correspondiente.

Tabla 4.6. Costo de viaje de 5km en 20 minutos con tarifa de taxi en la CDMX, 2017.

Tipo de Taxi	Banderazo Tarifa de salida	Aumento cada 250 metros o 45 segundos	Costo total mismo viaje
Libre	\$8.74	$\$1.07 \times 26.6 = 28.46$	$8.74 + 28.46 = 37.20$
Sitio	\$13.10	$\$1.30 \times 26.6 = 34.58$	$13.10 + 34.58 = 47.68$
Radio	\$27.30	$\$1.84 \times 26.6 = 48.94$	$27.30 + 48.94 = 76.24$

Fuente: Gaceta oficial del Distrito Federal, No.1570, 26 de marzo de 2013.

En la siguiente tabla se comparan las tarifas de taxi con el costo de Uber en 2014 que era de \$30 tarifa base, más \$7 por km y \$2.50 por minuto (Uber, 2017: Tarifas) para el recorrido de 5km en 20 minutos serían $\$30 + (\$7 \times 5\text{km} = \$35) + (\$2.50 \times 20\text{min.} = 50) = \115 .

Tabla 4.7. Costos de Servicio de transporte individual en la CDMX, 2014.

Servicio	Tarifa Total	Diferencia con el anterior
Taxi Libre	\$ 37.20	
Taxi Sitio	\$ 47.68	\$ 10.49
Radio Taxi	\$ 76.24	\$ 28.56
UberX	\$ 115	\$ 38.76

Fuente: Elaboración Propia con datos de la Gaceta oficial del Distrito Federal, No.1570, 26 de marzo de 2013 y el Comunicado Uber Blog, 10 de Febrero 2014.

Como se aprecia en la tabla, el servicio más económico correspondía a un taxi libre, de éste, el taxi de sitio aumentaba 28%, el Radio Taxi en 104% y Uber en 309%, dejando fuera el argumento sobre menor costo reflejado en la preferencia. Si generamos la misma tabla con información de 2017, ahora sí, Uber se muestra como opción más económica, pero sólo antes del radio taxi en servicio “UberX”, y más barato que un taxi de sitio en servicio “UberPool”.

Tabla 4.8. Costos de Servicio de transporte individual en la CDMX, 2017.

Servicio	Tarifa Total	Diferencia con el anterior
Taxi Libre	\$ 37.20	
Taxi Sitio	\$ 47.68	\$ 10.49
Radio Taxi	\$ 76.24	\$ 28.56
UberX	\$ 60.85	\$ -15.39
UberPool	\$ 45.63.	\$ -15.22

Fuente: Elaboración Propia con datos de la Gaceta oficial del Distrito Federal, No.1570, 26 de marzo de 2013 y el Comunicado Uber Blog, 5 de enero de 2017.

No es posible generalizar la inconformidad, ya que han sido principalmente los gremios organizados de radio taxis, taxis de sitio y taxis de terminales los inconformes debido a la notoria reducción de su mercado, que suele incluir a clientes con capacidad económica para solicitar servicios de costo mayor a un taxi libre.

En la Ciudad de México existen 657 bases de taxis con alrededor de 250 líderes. Mientras algunos poseen un solo sitio, nueve de ellos concentran 180

con más de 24 mil automóviles concesionados. De acuerdo con datos de la Ventanilla Única de Transparencia de la SEMOVI, de los 140 mil taxis regulares que circulan diariamente, 75 mil 33 comprenden el servicio de sitios, bases y radio taxis; el resto son los libres. (Delgado, El universal, 2015: julio 20.

Con investigaciones reiteradas por medios de comunicación⁶⁸ respecto a los liderazgos de organizaciones taxistas, y analizando los mapas que se presentan a continuación, el primero donde se muestran las zonas de mayor demanda de servicio de Uber y el segundo donde se observan los principales sitios de taxis, es posible generar una línea de investigación referente a las afectaciones que las Empresas de Redes de Transporte (ERT) generaron a líderes de organizaciones taxistas y taxistas, que vieron afectadas sus ganancias y decidieron emprender las manifestaciones.

Las 10 personas que tienen a su nombre 184 sitios con 24,460 taxistas empadronados en conjunto, generan un total de 24.44 millones de pesos al mes mediante las cuotas semanales. (...) De la lista destacan Héctor Daniel Medina Meléndez y Salvador Espinosa Aguilar, ambos líderes visibles del grupo de taxistas que está en contra de Uber y Cabify (Ibídem).

Si bien no es objeto de esta investigación el análisis del comportamiento de ciertas agrupaciones también incidió en la regulación de las ERT, ante la presión que éstos generaron. Fueron principalmente los grupos organizados y de zonas comerciales relevantes en la capital del país los que mostraron presión, al ser una competencia directa en su servicio, mientras los taxistas que responden a una dinámica laboral individual o de taxi libre fueron los menos afectados frente los nuevos actores, como se aprecia en las entrevistas a estos conductores⁶⁹.

⁶⁸ (Redacción, Vértigo, 2015: junio 25)

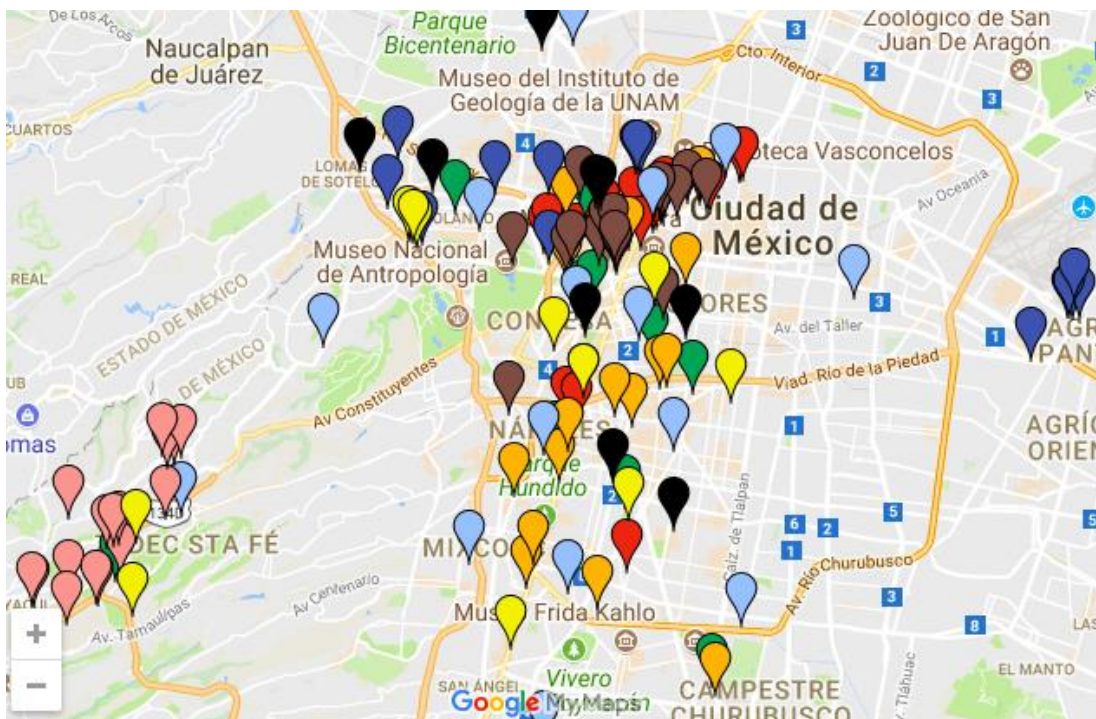
(Delgado, El universal, 2015: julio 20)

(Rodea, El financiero, 2016: diciembre 12)

⁶⁹ Anexo 2; Entrevistas a conductores de Uber y Taxi en la CDMX.

En la imagen 4.1 se observan los sitios de taxis de los principales líderes del gremio en la CDMX, y en la imagen 4.2 las zonas señaladas por Uber como de alta demanda. Al compararlos encontramos similitudes constantes en áreas como Polanco, Condesa, Reforma, Roma Norte y Sur, Nápoles, Colonia Del Valle y Santa Fe. Estas mismas zonas tienen como característica encontrarse dentro de áreas de baja marginación urbana, como se muestra en la imagen 4.3, reflejando que el servicio suele ser ocupado principalmente por clientes de ingresos económicos medios y altos, con capacidad de pago mayor a la tarifa de taxi libre.

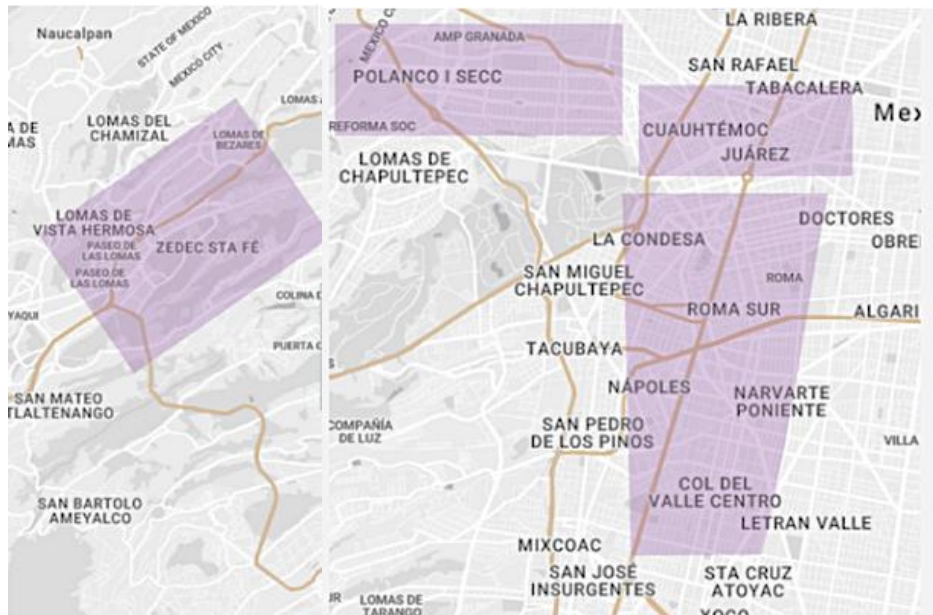
Imagen 4.1 Sitios de taxis de los principales líderes del gremio.



Fuente: Líderes taxis, Vértigo Político, 2015.⁷⁰

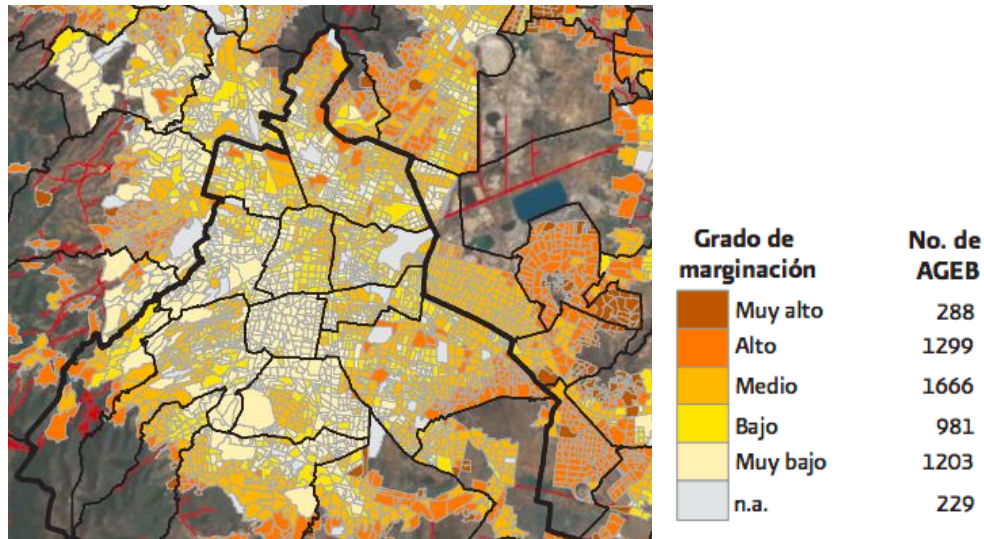
⁷⁰<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=16XFBPIyvgyl7o2R-CBvILIQ0w-A&ll=19.33021791768997%2C-99.1374295&z=11>

Imagen 4.2 Zonas de alta demanda de Uber .



Fuente: Uber, 2017: ¿Dónde conducir?⁷¹

Imagen 4.3 Zona Metropolitana del Valle de México: Grado de marginación urbana por AGEB, 2010.



Fuente: Estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010.⁷²

Referir una deficiente calidad de servicio a causa de costos operacionales resulta falaz, ya que elementos como el respeto y la cordialidad surgen de valores que no implican un gasto y por el contrario, suman en la preferencia del cliente. Otros

⁷¹ (Uber, 2017: Where to drive)

⁷² (CONAPO, 2015: Índice de marginación por entidad federativa y municipio)

elementos deben estar presupuestados dentro de los gastos, siendo la limpieza y el mantenimiento los anclajes clave para mantener en óptimas condiciones los vehículos.

Algunos taxistas y socios de Uber han demostrado que tener una unidad en óptimas condiciones no está relacionado con los incrementos tarifarios y forma parte de los gastos comunes que deben tomarse en cuenta, más adelante analizaremos la tarifa actual de Uber, donde se verá reflejado que la utilidad que reciben los socios llega a igualar las ganancias netas de los taxis libres, los de menor costo tarifario en el mercado. Al respecto, se abre un canal de investigación, sobre finanzas personales o micronegocios que, ante una mala planeación y detención de capital, puede generar pérdidas importantes que afectan el servicio.

Basados en la información anterior, afirmamos que, con la baja en ingresos, el menosprecio de sectores de la población y el constante pronunciamiento mediático a favor de las nuevas aplicaciones, los servicios de transporte público individual buscaron bloquear al competidor, lo que culminó en su regulación.

Ante un panorama adverso, algunos grupos vieron la necesidad de digitalizarse, apoyándose con herramientas tecnológicas e integrándose a esquemas de competencia en busca de la preferencia del usuario. El análisis de los componentes de gasto por normatividad muestra que el Acuerdo/2015 busca disminuir algunas diferencias; sin embargo, corresponde también a esta investigación analizar que el documento tenga cumplimiento y no sea solo un acuerdo de buena voluntad.

4.2 Observaciones al Acuerdo/2015

La Ciudad de México se destacó como la primera metrópoli de América Latina en regular los servicios de transporte mediante aplicación móvil⁷³ al generar dos acuerdos publicados el día 15 de julio de 2015 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal (GODF, 133Bis, 2015: julio 15) con ellos la Administración Pública ejercía su responsabilidad sobre los temas de movilidad, fijando reglas y contribuciones para regular de manera uniforme a los actores del transporte de pasajeros.

Uno de los principales elementos del Acuerdo/2015 es la denominación de los servicios de transporte mediante aplicación como servicios privados de transporte con chofer. Otorgando un carácter privado el gobierno de la CDMX intentó combatir la queja del transporte público individual sobre competencia, puntualizando la necesidad de regularlos por esquemas normativos particulares.

Que este servicio se concibe como un transporte privado; donde una empresa determinada brinda un servicio exclusivo a un sector de la población que busca ser transportado en un vehículo con chofer con características especiales como son utilización de una aplicación electrónica, los miembros suscriben un contrato de adhesión electrónico, con posibilidad de seleccionar el tipo de vehículo, acceso a facturación, pago con tarjeta de crédito y que no se brinda al público en general. (GODF, 133Bis, 2015: 6)

El párrafo anterior del Acuerdo/2015 ampara el carácter privado del servicio sustentándose en la exclusividad para un sector de la población que cuenta con dispositivos móviles, aplicaciones y tarjetas bancarias; sin embargo, son justamente estos elementos los que han tenido un aumento exponencial en la CDMX, como se ha mencionado al inicio de este capítulo con información obtenida de la Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los

⁷³ “Hoy, el Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, anunció una regulación histórica para Uber y otros servicios de transporte privado solicitados a través de aplicaciones tecnológicas. Así, el DF se convierte en la ciudad más grande del mundo en aprobar una regulación de vanguardia para plataformas como Uber. De hecho, esta propuesta hace que la Ciudad de México sea pionera en reconocer en una ley que la oferta debe responder directamente a la demanda y a la libertad de elección de los consumidores, un principio que Uber comparte plenamente. Esta regulación es resultado de un proceso abierto y deliberativo, donde los ciudadanos hablaron y su gobierno escuchó” (Uber, 2015, Comunicados: Uber se queda en la ciudad de México)

Hogares (ENDUTIH) de 2016, permitiendo que un amplio sector de población pueda utilizar este tipo de aplicaciones de transporte minimizando su exclusividad.

Por si fuera poco, algunos grupos de taxistas se coordinan mediante asociaciones civiles para enlazar a sus compañeros con usuarios, ofreciendo igualmente facturación, pago con tarjeta bancaria y ante la popularización, llegan a contar con Apps de solicitud de viaje; dejando sin argumentos la diferencia público-privada del párrafo citado y, por el contrario, demostrando competencia.

La idea más sólida que podemos construir para clasificar el servicio de transporte mediante aplicación móvil como privado, es que las empresas de capital privado (como Uber) fungen como intermediarias y administradoras de un acuerdo de servicio de transporte entre usuarios y conductores, aceptando las reglas que genere, así como las normas impuestas por la autoridad competente ante el uso de la vía pública y el interés general en la movilidad.

Si bien las características de este tipo de servicio, funcionamiento y medio de pago se replica en la mayoría de las aplicaciones que sirven para solicitar un servicio de transporte individual en la Ciudad de México, se pueden distinguir tres grupos: las que enlazan a usuarios con taxis (como Yaxi, Taxi-Beat, o Taxi-aviso), las que vinculan con autos particulares (como Uber o Cabify), y las que ofrecen ambas modalidades (como Easy Taxy). Por lo anterior y ante la problemática de catalogar el servicio como público o privado, se crearon dos acuerdos.

El primero concierne a las aplicaciones que trabajan mediante el transporte público individual, “Acuerdo por el que se crea el Registro de personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el Distrito Federal”. En él se acepta que, gracias a las nuevas tecnologías, se realiza una labor de mayor eficiencia, al reducir costos de traslados en busca de pasaje y otorgar certeza en el cobro.

No obstante, para mejorar la seguridad y control, el acuerdo establece el pago de derechos⁷⁴ por parte de las empresas administradoras y la creación de un registro

⁷⁴ Deben realizar el pago de derechos establecidos en el artículo 220 fracción XIV inciso a) del Código Fiscal del Distrito Federal“a) Registro de representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias y

con información de conductores y unidades de taxis, en cumplimiento de sus obligaciones ante la Secretaría de Movilidad (GODF, 133Bis, 2015: julio 15).

Para el caso de las empresas que administran aplicaciones de autos particulares, como Uber, la Secretaría solicitó su registro como *“Personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal”*. En este apartado se consideró que las Apps de transporte son tecnologías sustentables que buscan generar desplazamientos ágiles y eficientes, y ante la necesidad social de este tipo de servicios, la Administración Pública responde a la demanda creando herramientas que brindan seguridad a los usuarios; e información y control a las autoridades (Ibídem: 7).

El documento expone que la proliferación de estas empresas, responde a la necesidad de servicios que cuenten con solicitudes electrónicas, contrato de servicio, selección de vehículo, pago con tarjetas de crédito, generación de factura, y exclusividad para miembros registrados, por lo que SEMOVI otorga Constancia de Registro a las personas morales legalmente constituidas que sigan el proceso de registro en su sitio web, paguen los derechos correspondientes⁷⁵ y se comprometan a realizar la aportación de 1.5% por cada viaje realizado al *“Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón”*.

Según el Acuerdo/2015, una vez obtenida la Constancia de Registro con un año de vigencia, las empresas dan de alta las unidades con las que laboran, mismas que deben contar con calcomanía cero⁷⁶, cuatro puertas, aire acondicionado, cinturones de seguridad, bolsa de aire y radio. Después de una revisión documental por parte de la Secretaría y el pago de derechos, los vehículos amparados pueden trabajar

permisionarios del servicio de transporte, privado y mercantil de pasajeros y de carga \$4,617.50” (ALDF, Código fiscal del D.F., 2009, Ref. 2015)

⁷⁵ Las empresas que operan con autos particulares deben contribuir con el pago de derechos correspondiente de \$4,617.50 anuales, la misma contribución que las operadoras de taxis, pero además pagar \$1,599.00 por cada vehículo que registren, según lo previsto en el artículo 220 fracción I inciso d), numeral 1,1.2 Transporte privado de pasajeros y de carga, Inciso a) relativo al permiso para una negociación o empresa del mismo código. (ALDF, Código fiscal del D.F., 2009, Ref. 2015)

⁷⁶ El Holograma es el distintivo que se otorga como resultado del proceso de verificación vehicular. La circulación de los vehículos que obtienen holograma “00” o “0”, quedan exentos del “Programa Hoy no Circula del D.F.” (SEDEMA, 2016: Decreto programa hoy no circula)

portando una identificación visible generada por la SEMOVI. Se concibieron restricciones como recibir pagos en efectivo, mediante tarjetas de prepago o monederos electrónicos, subarrendar vehículos y hacer base en vía pública.

Hasta este punto el deber ser del Acuerdo/2015 se presenta como suficiente frente a las demandas de los gremios taxistas, ya que plantea condiciones que sugieren mayor equidad en la competencia de servicios similares. Ante la necesidad de verificar su cumplimiento, se generaron dos solicitudes de información a través del sistema INFOMEX⁷⁷ y el Portal de Transparencia. Ambas fueron canalizadas a la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializados, con respuesta por parte del C. Edgar Uriel Alanís Pueblita, Subdirector de Transporte de Carga y Especializados, donde manifestó que:⁷⁸

1. El área a su cargo tiene 2,310 vehículos registrados en el Sistema de Control de Aplicaciones de Movilidad (CAMOVI).
2. No cuentan con algún registro sobre los conductores que trabajan en estas unidades.
3. En relación con el número de unidades que han cumplido con el proceso de validación vehicular “(...) se cuentan a esta fecha, con 1,937 unidades registradas”.
4. Sobre la recaudación de las aportaciones de 1.5% por cada viaje, se manifestó que el “Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón, se estableció a través de un Fideicomiso del orden PRIVADO (...) por lo que la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado no detenta atribuciones para manejar, administrar ni operar”, ante lo que no se entregó información sobre montos recaudados.
5. Respecto a las empresas con Constancia de Registro ante la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, se especificó que al 31 de mayo de 2017 eran: “Cabify México S de RL de CV, Commute Technologies S.A.P.I de C.V.,

⁷⁷ Solicitud de información número 0106500138817 del 24 de mayo de 2017. Anexo1

⁷⁸ SM/DTRE/STCE/161/2017, 07 de junio de 2017.

Operadora de Servicios Móviles y de publicidad S.A. de C.V., Prados de Pirineos S.A. de C.V., Red de excelencia en el transporte S.A. de C.V., Tracking Systems de México S.A. de C.V, y Uber de México Technology and software S.A. de C.V.”

Además de los datos entregados por la dependencia, se recabó información práctica al dar de alta un vehículo privado para prestar servicio en la empresa Uber desde junio de 2016. Con dos años de análisis apoyado del trabajo en la plataforma y basados en los oficios de respuesta por parte de la dependencia, se sustenta en los siguientes puntos la falta de cumplimiento de la norma, así como la existencia de omisiones por parte de la Administración Pública, específicamente de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México:

1. El registro de unidades que plantea el Acuerdo comenzó en 2015; a dos años de su creación tenía en su base de datos a 2,310 vehículos. El diario *Excélsior* público en 2015 que la empresa cuenta con 500,000 clientes y 10,000 conductores en el DF, equivalente a cerca de 5 mil unidades (Reuters, 2015). En 2016, Francisco Sordo, entonces presidente de Uber México, en entrevista con el periódico *El Financiero* expresó que “al último día de agosto, durante ese mes, hubo 79 mil choferes registrados de Uber que prestaron servicio” (Mota, *El financiero*, 2016: septiembre 27), lo que supone poco más de 39 mil vehículos en todo el país. Por su parte el periódico *La Jornada* afirmó que en 2016 Uber había tenido un crecimiento de 12 mil a 44 mil vehículos. (Gómez y Cruz, *La jornada*, 2016: 27 de julio)

Si desde 2015 la empresa no hubiera presentado crecimiento y mantuviera sus 5 mil unidades, se podría estimar que menos de la mitad de sus autos se encuentran registrados ante SEMOVI. Al incluir el crecimiento mencionado por *La Jornada*, el número de unidades sin darse de alta aumenta significativamente.

En 2016 el titular de la SEMOVI, Héctor Serrano Cortés, en entrevista de medios afirmó:

“Lo que tenemos registrado es un promedio de 8 mil unidades, no quiere decir que sea el total de Uber, estamos en proceso de validación, cada vez son menos los vehículos que se incorporan a la plataforma; aunque empezamos en septiembre del año pasado hay datos que Uber nos tiene que proporcionar” (Hernández, El universal, 2016: noviembre 16)

Lo anterior muestra diferencia con los datos obtenidos mediante solicitud de información⁷⁹ y falta de acciones por parte de la autoridad para evitar que sigan laborando unidades no registradas. Sin tomar en cuenta que el registro también debe incluir los vehículos de las otras seis empresas registradas.

2. Según el Acuerdo/2015, con base en el artículo 220 del Código Fiscal del Distrito Federal, se recaudarían \$1,599 pesos por cada vehículo que las empresas registren; al no haber dado de alta el total de sus unidades no sólo están reservando información, también generan una pérdida importante de ingreso para las Finanzas Públicas. El alta de 2,310 unidades suma \$3,693,690, ingresos de los que no se ofrece información. Si la cifra es calculada con apego a las declaraciones del Secretario de Movilidad, respecto a 8,000 unidades registradas, se tendría que haber recaudado una cantidad de \$12,792,000.
3. La Secretaría de Movilidad no tiene registro de ningún chofer. El Acuerdo expresa la necesidad de entregar datos de los conductores para verificar la documentación en regla y amparar al vehículo. Así se incumple el numeral Tercero, Cuarto, Quinto y Noveno del Acuerdo/2015, perdiendo elementos de seguridad en caso de algún percance, y requiriendo información que únicamente mantienen las empresas.
4. Respecto a la recaudación de 1.5% de cada viaje para el *“Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón”*, la autoridad estableció un fideicomiso de orden privado. Por ello su información es *“determinada como privada y*

⁷⁹ Anexo1

proporcionarla es objeto de sanciones administrativas, civiles o penales". Cabe destacar que en la solicitud de información afirma que *"no se tiene consolidado aún ningún proyecto, por lo que no se han ejercido⁸⁰ recursos del mismo"*. (Oficio SM/DTRE/STCE/161/2017, 07 de junio de 2017, SEMOVI).

En agosto de 2017 el diario Publimetro, mencionó haber recibido por parte de la SEMOVI la misma respuesta sobre el carácter del fideicomiso, ante lo que interpuso un recurso de revisión en el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas (InfoDF), revocando el Instituto la respuesta de SEMOVI. En el mismo artículo expuso que la empresa Uber afirmó haber entregado a la dependencia cerca de 100 millones de pesos correspondientes a la recaudación del 1.5% de cada viaje. (Zamarrón, Publimetro, 2017: agosto 4) La creación de un fideicomiso privado para el cobro de una tasa porcentual a los operadores de servicio resulta complejo, debido que los recursos son entregados a un ente público y contemplados para fines públicos como sería el *"Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón"*, del cual tampoco se han presentado reglas de operación, sin existir fundamento para generar el carácter privado del mismo. Si bien, Uber ha mencionado la cantidad entregada a la autoridad, se desconoce el monto total contando la aportación de las otras seis empresas registradas.

5. En el punto quinto del Acuerdo se menciona que *"El sistema emitirá una Constancia de Registro para cada vehículo con el folio asignado, que deberá ser descargado del portal e imprimirse a efecto de portarlo en el vehículo durante su vigencia, el cual le servirá como identificación para diversos trámites administrativos y supervisiones"*. Con información de campo de la unidad registrada en la empresa Uber se puede afirmar que, a dos años de servicio, no se ha informado al dueño y/o chofer el folio de alta ante SEMOVI, y no se han entregado documentos para portar dentro del vehículo. Se

⁸⁰ Error del oficio, supone ser "ejercido".

destaca que con base en las entrevistas realizadas a conductores de la plataforma, ninguno contaba con información al respecto, mostrado el incumpliendo el numeral quinto del Acuerdo/2015.⁸¹

6. A pesar de que el numeral séptimo no permite recibir pagos en efectivo, consta de manera práctica que el sistema de Uber acepta el pago en efectivo para usuarios que tienen como punto de partida el Estado de México y como destino la CDMX, infringiendo la norma de la Ciudad. La aplicación acepta pago en efectivo en el Estado de México, a pesar de que el Secretario de Movilidad de dicha entidad en conferencia de prensa ha recalcado la prohibición de esta práctica. (Ortega, Reforma, 2016: noviembre 23)
7. El Acuerdo establece en su numeral primero, segundo, y en su transitorio cuarto, su cumplimiento para todas las empresas de servicio de transporte mediante aplicación. El vehículo de investigación de campo también fue dado de alta en la aplicación *TaxyFy*, servicio similar a Uber, donde es posible pagar en efectivo y no se cobra comisión de 1.5 % por viaje, ofreciendo un servicio más económico.

Los desarrolladores de *TaxyFy* ofrecen su App en las tiendas de aplicaciones bajo el nombre de Taxify OU, pero no se encuentra dentro de las seis empresas que la Secretaría señaló en la solicitud de transparencia. Trabaja en la capital del país sin que exista autoridad que la restrinja, demostrándose una violación más al Acuerdo/2015 en su cuarto transitorio:

“Queda prohibida la prestación del servicio privado de transporte mediante aplicaciones u otras tecnologías; a empresas que no cuenten con el permiso correspondiente, en cuyo caso, se aplicarán las sanciones que establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal, por conducto de la Fiscalía Central de Investigación para la Atención del Delito de Robo de Vehículos y Transporte. Esta misma disposición se aplicará a quienes prestan el servicio de transporte individual de pasajeros sin contar con la concesión correspondiente” (GODF, 133Bis, 2015: julio 15)

⁸¹ Anexo 2; Entrevistas a conductores de Uber y Taxi en la CDMX.

8. El numeral noveno contempla que las unidades que presten servicio deben sujetarse a un proceso de revista vehicular anual. El 12 de agosto de 2016, se publicó el “Acuerdo que modifica el diverso por el que se crea el registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el distrito federal” (GODF, 12 de agosto de 2016: no. 136). En él se especificó que la dirección responsable de los registros sería la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado, misma que respondió a las solicitudes de información del presente trabajo, y se puntualizó la obligación de validación anual vehicular y de choferes. La Secretaría otorgó el permiso SM/ST/DGTRE/01/2016 para la prestación de los servicios de Validación Vehicular 2016, a la empresa CAR RECORD TECHNOLOGY S.A. DE C.V. al 31 de diciembre del 2016, siendo la encargada de realizar la validación vehicular.

El Acuerdo/2016 especificó que *“se emitirá un HOLOGRAMA ESPECIAL, que deberá contener un código de identificación vehicular bidimensional conocido como “QR”, y un código numérico denominado CVT, que es el vínculo al sistema CAMOVI, además de los dispositivos de seguridad que la Secretaría establezca y que estará asociado a los datos del vehículo presentado; mismo que se colocará en el parabrisas del lado inferior derecho (copiloto)”*.

En noviembre de 2017 se observaba en la página de la SEMOVI el apartado “trámites y servicios” con un link sobre la validación vehicular 2016 (CDMX, 2017). Al seleccionarlo presentaba un documento con los requisitos para la validación de ese año, el costo del trámite por \$1650 y la obligación de subir al sistema de la empresa encargada, la fotografía de vehículo, placas, número NIV e interiores. Con esa información harían el análisis de la unidad, y de no observar problema se generaría un tarjetón de identificación anual. En caso de que CAR RECORD TECHNOLOGY S.A. DE C.V. dudara de la información proporcionada, generaría

una cita en su módulo ubicado en Zacatecas 199, Colonia Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, CDMX. Para la inspección de los choferes, las plataformas tenían que enviar fotografía del chofer de frente y con vestimenta formal, identificación oficial, constancia de antecedentes no penales y CURP (SEMOVI, 2016: CAMOVI).

Con base en la solicitud de información donde se exhibe que 1,937 unidades de 2,310 realizaron su validación, y que durante las entrevistas y revisiones en campo ninguno de los conductores entrevistados contaba con los documentos de la revisión vehicular, al presente trabajo no consta el cumplimiento del Acuerdo emitido en 2016⁸². Además el periódico Reforma a principios del año 2017 publicó que *“El módulo en la Roma que supuestamente sería usado para revisión de autos de Uber (...) sigue sin dar el servicio de validación e incluso es ocupado como estacionamiento”* (Ortega, Reforma, 2017: enero 23).

Según el proceso expuesto por la SEMOVI, queda a discreción del “personal especializado” determinar si la unidad debe presentarse para una inspección física/mecánica o queda exento de la misma, utilizando como herramienta únicamente las fotografías de los vehículos, y los requisitos para esta validación duplica la información que debería de tener la Secretaría desde en el proceso de registro según el Acuerdo/2015.

Se destaca que al vehículo ingresado a Uber con motivo de esta investigación no se ha informado del proceso por ningún medio, y para su realización requeriría un número de folio entregado por la SEMOVI que tampoco ha llegado a manos del Socio-conductor. Así se muestra que el proceso de validación vehicular no fue funcional y no se realizó consistentemente en 2016, 2017 y 2018.

Recapitulando, sobre el Acuerdo/2015:

1. No se ha logrado registrar a todos los vehículos que laboran con las seis plataformas dadas de alta ante SEMOVI.

⁸² Anexo 2; Entrevistas a conductores de Uber y Taxi en la CDMX.

2. La SEMOVI no cuenta con registro sobre conductores de unidades del servicio de transporte mediante aplicación móvil.
3. No existe información sobre la recaudación generada del cobro de \$1599 por unidad registrada.
4. No se tiene un estimado de pérdida para las finanzas públicas al no tener registrados a todos estos vehículos.
5. La SEMOVI no entrega información respecto al “Fondo para el taxi, la movilidad y el peatón” por haberlo transformado en un fideicomiso privado.
6. La Constancia de registro no fue entregada a los vehículos entrevistados, ni a la unidad utilizada para ésta investigación.
7. Uber realizan cobros en la CDMX que no están autorizados en el Acuerdo/2015.
8. Existen empresas que prestan servicio sin estar registradas ante la Secretaría.
9. Sobre la revisión anual no existe claridad de su realización, ni de la necesidad del documento generado por ésta.

Con la información anterior se demuestra que tanto el diseño como la implementación del Acuerdo/2015 y su ampliación en el Acuerdo/2016, generado por la SEMOVI y cuya ejecución corresponde a la Administración Pública, no cumple varios de sus numerales, por lo que no logra atender a sus consideraciones; la Administración Pública debe diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observando el principio de eficiencia, con el objeto de procurar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios. Donde la SEMOVI (...) tiene facultades para fomentar, impulsar, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en el Distrito Federal y realizar todas las acciones necesarias para que los servicios de transporte de pasajeros sean eficientes y eficaces y se proporcionen en las mejores condiciones de higiene, confort y seguridad. (ALDF, 2014, Ley de Movilidad CDMX: Art. 6 y 7).

La falta de cumplimiento de numerales de los Acuerdos, evitan lograr los objetivos de la Secretaría por servicios de transporte de pasajeros; eficientes, eficaces, confortables y seguros.

4. 3 Contrato de Servicio, Términos y Condiciones

Frente a las omisiones por parte de la SEMOVI y la empresa Uber, al respecto del cumplimiento de su marco legal, principalmente el Acuerdo/2015, surge la necesidad de conocer los términos y condiciones que la empresa aplica para usuarios y conductores, debido a los impactos que puede generar en la movilidad urbana.

La empresa se cataloga como proveedora de servicios tecnológicos que ayuda a los transportistas a mejorar su actividad y dice no ofrecer transporte u operar como agente. Si bien provee servicios de tecnología, es falso que busque sólo como Clientes a aquellos que se encuentran registrados en el ramo, por el contrario, ha abierto un nicho laboral para las personas que cumplen con sus requisitos. Por si fuera poco, mantiene una amplia labor como agente al realizar operaciones de cobro de servicio y recibo de comisión.

Uber es una forma nueva y divertida de ganar dinero extra que se adapta a tu horario. Puedes conducir cuando quieras y ganar el dinero que necesites. Tú decides. La Ciudad de México necesita socios conductores como tú. Cientos de usuarios solicitan Uber todos los días para moverse en la ciudad, regístrate hoy y comienza a generar ingresos adicionales (Uber, 2017: Inicio)

Visualizar de esta forma el enlace que se realiza para generar un servicio de transporte entre conductor y usuario, resulta capitalizable por la baja responsabilidad legal y la nulidad de gasto por concepto de condiciones laborales.

Cuando el usuario solicita un viaje con la empresa podría suponerse que éste es el cliente, sin embargo, en el Contrato de Servicio los dueños de los vehículos registrados en la plataforma son los que reciben el nombre legal de “Cliente”, a

pesar de ser denominados “Socios” en la mercadotecnia que realiza Uber, principalmente vía internet. Esto dos términos discrepan uno del otro, y legalmente constituyen condiciones diferentes; el primero sirve para designar a la persona que utiliza el servicio, y el segundo refiere a la persona que está aportando capital y se beneficia de los ingresos. Este juego de palabras no brinda certeza sobre el lugar que ocupa el dueño del vehículo dentro de la organización.

El Cliente está autorizado a ofrecer servicios de transporte en el (los) estado(s) y jurisdicción o jurisdicciones en los que opera, y desea celebrar este Contrato con la finalidad de acceder y utilizar los Servicios Uber para mejorar su actividad comercial de transportes. El Cliente reconoce y acepta que Uber es un proveedor de servicios de tecnología que no ofrece servicios de transporte, no funciona como transportista, ni opera como agente para el transporte de viajeros. (UBER, Contrato de servicios, 2015: septiembre 3)

Según este Contrato, en el Cliente recae la responsabilidad legal de realizar el servicio de transporte, por ejemplo, ante una detención el responsable jurídicamente es el dueño del vehículo, que sería juzgado por realizar servicios de transporte, y no la empresa que se escuda simplemente en brinda tecnología; argumento rebatible por la interacción constante de Uber en el enlace entre usuario y conductor y las tareas que realiza. (Revisar Capítulo 3.2)

El párrafo citado elimina responsabilidad de esta Empresa de Red de Transporte con los usuarios del servicio y las autoridades gubernamentales, dejándola nuevamente en manos del propietario de la unidad. Lo expuesto en el Contrato de servicio no se refleja en la práctica, pues Uber gestiona y resuelve problemas con los usuarios, o llega a acuerdos con los gobiernos.

La relación entre las partes conforme al presente Contrato es exclusivamente la de contratistas independientes. Las partes acuerdan expresamente que: (a) este Contrato no es un contrato laboral, ni genera ninguna relación de empleador-empleado (incluido desde la perspectiva del derecho laboral, derecho fiscal o derecho de la seguridad social) entre Uber y el Cliente o Uber y cualquier Conductor; y (b) no existirá ninguna relación de empresa conjunta (Ibídem: 15).

El texto anterior clarifica que llamar “Socio-Conductor” a los clientes surge de una dialéctica de mercado, o como motivador de identificación con la empresa, pero legalmente existe solamente una relación exclusiva como contratista independiente. Para especificar la falta de responsabilidad laboral, Uber entrega a los clientes y conductores un Anexo donde se especifica que entre ellos van a mantener una relación contractual o de empleo, mientras que Uber tiene celebrado independientemente un contrato de contraprestación de servicio con el cliente, dueño del vehículo, liberándose de responsabilidad alguna con los conductores.⁸³ Y observamos nuevamente, que, en los términos y condiciones para los usuarios, se reitera que el servicio es prestado por terceros:

Usted reconoce que Uber no presta servicios de transporte o de logística o funciona como una empresa de transportes y que dichos servicios de transporte o logística se prestan por terceros contratistas independientes, que no están empleados por Uber ni por ninguna de sus afiliados⁸⁴ (Uber, Términos y condiciones: 13 de diciembre de 2016).

Respecto a la seguridad social y prestaciones de ley para choferes, recae en los dueños de los vehículos, ante la responsabilidad que envía Uber a sus Clientes. Habría que preguntarse si los servicios como Uber abren la puerta a un mercado informal de trabajadores que no cuentan con prestaciones de ley, seguridad social o fondos para su retiro.

El Cliente debe indemnizar, defender (a discreción de Uber) y eximir de responsabilidad a Uber y sus Afiliados y responsables, directores, empleados, agentes, sucesores y cesionarios respectivos de y frente a

⁸³ “Este Anexo al Contrato de servicios (“Anexo”) constituye un contrato legal entre una empresa independiente en la actividad comercial de prestar servicios de transporte (“Compañía de transportes”) y un proveedor independiente que ofrece sus servicios de transporte (“Conductor”). El Conductor mantiene actualmente un acuerdo contractual o de empleo con la Compañía de transportes para prestar servicios de transporte de pasajeros para dicha Compañía de transportes. La Compañía de transportes y Uber B.V. (“Uber”) han celebrado por separado un Contrato de servicios (“Contrato”) para que la Compañía de transportes acceda a los Servicios Uber (según se define a continuación)”

ANEXO DEL CONDUCTOR AL CONTRATO DE SERVICIOS Última actualización: 3 de septiembre de 2015

⁸⁴ “Uber no será responsable de daños indirectos, incidentales, especiales, ejemplares, punitivos o emergentes, incluidos el lucro cesante, la pérdida de datos, la lesión personal o el daño a la propiedad, ni de perjuicios relativos, o en relación con, o de otro modo derivados de cualquier uso de los servicios, incluso aunque Uber haya sido advertido de la posibilidad de dichos daños. Uber no será responsable de cualquier daño, responsabilidad o pérdida que deriven de: (i) su uso o dependencia de los servicios o su incapacidad para acceder o utilizar los servicios; o (ii) cualquier transacción o relación entre usted y cualquier tercero proveedor, aunque Uber hubiera sido advertido de la posibilidad de dichos daños”(Uber, Contrato de servicios, 3 de septiembre de 2015)

cualquier y todas las responsabilidades, gastos (incluidas tasas legales), daños, penalizaciones, multas, aportaciones a la seguridad social e impuestos derivados de o relacionados con: (a) el incumplimiento del Cliente de sus declaraciones, garantías u obligaciones de conformidad con el presente Contrato; o bien, (b) una reclamación por una tercera parte (incluidos los Usuarios, los organismos reguladores y las autoridades gubernamentales) directa o indirectamente relacionados con la disposición del Cliente de los Servicios de transporte o el uso de los Servicios Uber (UBER, Contrato de servicios, 2015, septiembre 3:14).

El contrato de servicio, y de términos y condiciones, entrega onerosas ventajas a Uber, mientras se descuida la seguridad jurídica del usuario, dueño de vehículos y conductores. Si el modelo se ha mantenido funcional se debe a que la empresa no ha seguido al pie de la letra sus propias normas, y han realizado funciones que no le estarían permitidas, al comportarse como una compañía de transporte que gestiona viajes entre privados, protege su negocio mediante acuerdos con la Administración Pública, y mercantiliza su imagen como medio de transporte y opción laboral.

Se abre de nueva cuenta una línea de investigación para la confirmación legal de los Contratos y, Términos y Condiciones, para verificar que se encuentren apegados a las leyes mexicanas, ya que el mismo documento es utilizado en la mayoría de los países donde se encuentra, y simplemente es traducido al idioma de la zona.

Este acuerdo fue escrito en inglés (EE. UU.), y esta versión traducida ha sido creada para fines de conveniencia. Si cualquier versión traducida de este acuerdo no es consistente con la versión en inglés, prevalecerá la versión en inglés” (Uber, Contrato de servicios, 3 de septiembre de 2015: 1) El presente Contrato se regirá e interpretará exclusivamente en virtud de la legislación de los Países Bajos, con exclusión de sus normas sobre conflicto de leyes.(...) Cualquier disputa, conflicto o controversia, del tipo que sea, que resulte del presente Contrato o esté en relación con el mismo, incluyendo sin limitación las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad, deberán someterse

forzosamente a procedimiento de solución en virtud de los Reglamentos de la Cámara de Comercio Internacional (Ibídem: 17).

Cabe destacar que los términos y condiciones, y el Contrato de Servicio son suscritos con la empresa Uber International Holding B.V. “*Sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos, registrada en la Cámara de Comercio de Ámsterdam con el número de registro 56317441 (Uber)*” (Ibídem, 2015: 1), mientras que el registro ante SEMOVI es de la empresa *Uber de México Technology and software S.A. de C.V.* Según información en medios, este método es utilizado por empresas transnacionales, que deciden establecer sus domicilios fiscales en los Países Bajos por las facilidades que se otorgan en Holanda para pagar la mínima cantidad de impuestos (*Ramírez, Imagen, 2017: septiembre 17*). Por lo anterior “*el dinero que pagan los usuarios mexicanos por sus viajes se va a una especie de cuenta concentradora de Uber B.V en Holanda. De ahí Uber B.V. cobra su comisión y después deposita el dinero restante a las cuentas de los conductores mexicanos, para que estos hagan pago de sus impuestos y recuperen lo que queda de ganancia*”, (Ibídem: *septiembre 17*) recayendo en los Clientes, erróneamente llamados “*Socios-Conductores*”, la responsabilidad de realizar el pago de obligaciones fiscales.

4.8. Impuestos. El Cliente reconoce y acepta que debe acatar lo siguiente: (a) cumplir con todas las obligaciones sobre registro fiscal y calcular y asumir las responsabilidades fiscales inherentes a la disposición de los Servicios de transporte tal como lo establezca la ley aplicable (...) (UBER, *Contrato de servicios, 3 de septiembre de 2015: 10*).

Por ello al momento de solicitar una factura, es emitida por el dueño del vehículo, o de no contar con datos fiscales, mediante una empresa designada por Uber; Digital Solutions Americas S. de R.L. de C.V., como se aprecia en la imagen 4.4.

Imagen 4.4 Factura de viaje realizado en Uber, el 25 de octubre de 2017 con una distancia de 4.4.km en 15 minutos.

Cantidad	Unidad	Descripción	Precio Unitario	Importe
1	No Aplica	CUOTA DE SOLICITUD	\$ 5.21	\$ 5.21
1	No Aplica	CONTRIBUCIÓN GUBERNAMENTAL	\$ 0.60	\$ 0.60
1	No Aplica	SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE CON CHOFER FECHA VIAJE: 2017-10-25 06:55 DISTANCIA: 4.4 KM TIEMPO: 00:15 (HORAS:MINUTOS)	\$ 40.09	\$ 40.09
Importe con letra			SUBTOTAL	\$ 45.90
CINCUENTA Y TRES PESOS CON 24/100 M.N.			IVA	\$ 7.34
Método de pago: 04 - Tarjeta de Crédito Cuenta: 2608			TOTAL	\$ 53.24

Fuente: Factura generada por Digital Solutions Americas S de RL de CV., de un viaje mediante el automóvil privado utilizado para esta investigación.

Se advierte que el costo total cobrado al cliente fue de \$53.24 con IVA; se desglosa que el importe consistió en la Cuota de solicitud, la Contribución gubernamental y el Servicio de transporte. El IVA de la cuota de solicitud, y de la contribución gubernamental son pagados al “Socio” en el recibo electrónico entregado al chofer, como se aprecia en la Imagen 4.6 por concepto de “impuesto sobre tarifa” e “impuesto sobre precio”.

Imagen 4.5 Recibo de viaje en la aplicación de Uber.

Detalle del viaje		mié., octubre 25, 6:37 AM
Ingresos por viaje		
Tarifa		46,50 MXN
Tasa de Uber		-11,63 MXN
Impuesto sobre tarifa		+0,83 MXN
Impuesto sobre precio		+0,10 MXN
Total		35,80 MXN
15 min 47 s	4.40 km	
DURACIÓN	DISTANCIA	

Detalle del viaje del Socio Uber, el 25 de octubre de 2017 con una distancia de 4.4.km y 15 minutos con 47 segundos.

Mientras que el impuesto por el servicio de transporte es pagado completamente por el “Socio-Conductor”, recibiendo Uber de forma íntegra su comisión, tal como se estipula en el Contrato de Contraprestación del servicio, ya que las obligaciones fiscales de la empresa Uber B.V. no se encuentran en México, sino en Holanda; entonces el IVA total del “servicio privado del transporte con chofer” es responsabilidad del Cliente (“Socio-conductor”). En caso de que los gastos generados de su actividad quisieran ser demostrados por concepto de deducción impositiva, el pago de la comisión a Uber no es demostrable ya que sus comprobantes son generados mediante otras regulaciones (imagen 4.6).

Según un Convenio entre México y Holanda, las empresas extranjeras con domicilio en Holanda no deberán pagar los impuestos que sean similares, tal es el caso de Impuesto sobre la Renta o el Impuesto Empresarial de Tasa Única (IETU). (Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos para evitar la doble imposición, 2009, DOF).

Imagen 4.6 Recibo entregado al “Socio-Conductor” sobre el periodo del 23-30 de octubre de 2017.

Fecha tributaria	Descripción	Importe de impuestos	Monto neto
30/10/2017	Tasa de servicio Uber para el periodo de 23/10/2017 - 30/10/2017	—	204,35 MXN
30/10/2017	Cuota de solicitud para el periodo de 23/10/2017 - 30/10/2017	—	81,54 MXN
30/10/2017	Contribución estatal para el periodo de 23/10/2017 - 30/10/2017	—	10,71 MXN
		Total neto	296,60 MXN
		Total	296,60 MXN

MARTIN EN
Mexico
RFC: C-----

Número de factura: UP-----
Fecha de factura: 31 de octubre de 2017

UBER

Fuera de la zona del IVA holandés

Fuente: Recibo electrónico generado por Uber, para el “Socio-Conductor”

En el recibo anterior, la empresa muestra los movimientos que ha generado por la comisión por servicio, el monto de la “cuota de solicitud” que luego transfiere a su filial en México, *Uber de México Technology and Software S.A. de C.V.*, y la

contribución estatal que entrega a la Secretaría de Movilidad de la CDMX, sin que se tenga conocimiento de los candados de la dependencia para verificar que Uber reporte todos sus viajes. Mientras Uber B.V. se encarga de generar el cobro y retener su comisión, *Uber de México Technology* por el acuerdo que mantiene con SEMOVI retiene la “*contribución gubernamental*” y busca ganancia mediante la “*cuota de solicitud*”, con la que paga impuestos y se muestra como contribuyente.

Recapitulando la información presentada, esta investigación muestra la necesidad de una movilidad urbana eficiente con capacidad de integrar sistemas de transporte idóneos para cubrir la demanda del servicio ante un constante crecimiento demográfico, buscando como fin el acceso de la población de la Ciudad de México a bienes, servicios y actividades. Siendo la Administración Pública determinante para garantizar traslados óptimos conforme a las características que la población requiere.

Como se demuestra en este capítulo, las omisiones en el ejercicio de las funciones de autoridad respecto del Servicio de Transporte Público Individual (Taxi) generan incertidumbre en los usuarios de esta modalidad. Dicho panorama facilitó el ingreso y preferencia en ciertos sectores de la población por las Empresas de Redes de Transporte, como Uber, aprovechando las características negativas de servicios similares para publicitar y ofrecer un servicio innovador mediante una plataforma digital conocida como aplicación móvil. Así la persona que requisita el transporte, usuario, solicita un traslado al tiempo que obtiene la información básica del chofer, del vehículo en el que viajará, y del cobro realizado de forma automática a una tarjeta de débito o crédito con base en una estimación de tarifa. Al adquirir preferencia en zonas específicas de la ciudad, los gremios taxistas protestaron, incluso con acciones violentas, considerando a los servicios de transporte mediante aplicación móvil como una competencia directa y desregularizada que afectaba su sector. Ante este problema, la Administración Pública a través de la Secretaría de Movilidad del entonces Distrito Federal, se dio a la tarea de conformar el Acuerdo/2015 cuyo análisis fue motivo de este capítulo, enumerando las fallas y omisiones de ambos servicios.

Una vez señalados los vacíos institucionales, perfectamente aprovechados por las ERT's para seguir brindando traslados sin estar claramente regulados por una norma específica, se procede en el siguiente capítulo a formular las propuestas de mejora regulatoria tanto jurídicas como administrativas, tomando en cuenta la necesidad de modificar las bases que obedece la Administración Pública para que ésta sea capaz de llevar a cabo los procesos mandatados, con el fin de generar equilibrio entre los actores y evitar la generación de conflictos futuros.

Capítulo V. Mejora regulatoria para los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil en la Ciudad de México.

“La responsabilidad pública de la AP no tiene por qué reducirse a la infracción de la ley por el funcionario o empleado, como nos hemos acostumbrado por décadas o siglos, sino debe incluir la disconformidad del empleado público respecto de los estándares establecidos de atención y servicio al ciudadano y su incompetencia profesional, técnica, operativa. Una contribución de la NGP es hacer responsables a los administradores y no sólo a los políticos de los procesos y resultados de la AP” (Aguilar, 2006: 435)

La evolución, conflicto y modificaciones que Uber trajo a la Ciudad de México por ser la aplicación móvil más utilizada en la transportación privada de pasajeros ha ocurrido en otras partes del mundo. En un inicio suele generar una ríspida confrontación con los taxis y se ampara en los huecos legales en materia de movilidad. La respuesta de las autoridades varía entre la decisión de generar un marco regulatorio, conceder un permiso o negar el uso de este tipo de plataformas. El conflicto iniciado en la CDMX se ha generalizado en el resto del país con respuestas diferentes en cada estado, mostrando la necesidad de generar un marco jurídico-regulatorio claro, para así evitar en la medida de lo posible las tensiones frente a nuevos modelos y esquemas de transporte. Para atender las inconformidades sobre la presencia de los servicios de transporte mediante aplicación móvil se presentan dos posibilidades, la primera niega la entrada de este modelo de transporte y la segunda le permite bajo reglas claras y estrictas su inclusión.

A pesar de ser varios los países y/o estados que han comenzado su relación con las plataformas de transporte mediante la negación, las empresas han logrado conseguir amparos y permisos para mantenerse, en especial cuando las leyes locales de movilidad presentan vacíos. La negación se vuelve un reto al tratarse de Empresas de Redes de Transporte transnacionales, que se apoyan en despachos jurídicos especializados, llevando la discordia hasta los máximos tribunales y utilizando amparos para extender el tiempo que puedan prestar servicio, dejando incluso a consideración de sus “Socios-Conductores” la posibilidad de laborar bajo el riesgo que implique. También cuentan con capacidad para elaborar efectivos

esquemas de comunicación, que contraponen las opiniones y convencen a algunos sectores de la población de la necesidad de contar con su servicio de transporte “*eficiente*”.

Por ejemplo, en el municipio de Guayaquil, Ecuador, en 2016 se negó por orden del alcalde el servicio de las plataformas Uber y Cabify al visualizarlo como afectación para los taxis locales, sin embargo, desde 2017 funciona de forma tolerada, sin permiso formal y con una constante disminución en unidades detenidas. (AP, La crónica, 2016: septiembre 23) En Inglaterra sucede de forma contraria, a pesar de que Uber contaba con un permiso para laborar, la institución encargada del transporte, Transport for London (TfL) “*ha denegado la solicitud de renovación de licencia de la empresa estadounidense*” (Guimón, El país, 2017: septiembre 22), porque la cataloga como operador inadecuado e incorrecto.

Para México, un caso emblemático ocurre en el estado de Quintana Roo, especialmente en el área de Cancún donde Uber había operado de forma irregular, sufragando multas y desafiando a los gremios taxistas. A pesar de no tener autorización para realizar servicio de transporte, la empresa lo ofreció poniendo en riesgo a los “*Socios-Conductores*” y usuarios. Frente a una nueva Ley de Movilidad que directivos de Uber avistan como poco favorable, a finales de 2017 suspendieron el servicio en la entidad, buscando generar una contrapropuesta legislativa que les permita mantenerse en el mercado. Entre los contenidos “*perjudiciales*” se encuentra la negativa para el cobro en efectivo, el aumento del valor de las unidades, la menor antigüedad de los vehículos y la limitante de conductores por carro. Por lo anterior el Congreso de Quintana Roo ha presentado la propuesta más extrema, pero con exigencias que buscan disminuir la oferta y margen de ganancia de los competidores. Cabe destacar que la fortaleza de este congreso local obedece a la injerencia de líderes de transporte público como legisladores, lo que ha frenado el ascenso de las ERT en una zona económica y turística tan importante como Cancún.

La negación se convierte en una respuesta compleja que divide opiniones y contrapone grupos, llegando incluso a la imposición violenta. Es poco viable ante la dinámica de este tipo de servicios que pueden llegar a estar disimulados

fomentando la inseguridad urbana. Por ejemplo, Uber es una aplicación iniciada en los Estados Unidos y son sus habitantes el mayor grupo turístico de Cancún; probablemente la gran mayoría familiarizados con la petición de servicio de transporte mediante aplicación. Así se genera demanda de un servicio irregular, ofrecido y promocionado virtualmente, pero que pone en riesgo a los turistas ante el conflicto permanente y violento con los gremios taxistas de la zona, lo que impacta en la imagen de uno de los principales lugares turísticos del país⁸⁵.

Por lo anterior el esquema de negación más efectivo es la limitación del margen de acción y ganancia mediante múltiples candados legales e institucionales, que disminuyan su rentabilidad, como se ha planteado en la Nueva Ley de Movilidad de Quintana Roo; posible si el gremio de transportistas cuenta con el suficiente poder para proteger sus intereses y si los ciudadanos rechazan o ignoran a los nuevos competidores.

Una de las principales características de los países y/o estados que buscan la regulación, es mediante sus respectivas Leyes de Movilidad, transporte, tránsito o gracias a la creación de Acuerdos con el ejecutivo correspondiente. Algunas desde el seguimiento de reglas y la inscripción en un padrón, como en la CDMX, la creación de una Convocatoria Pública como se estableció en el estado de Querétaro, o la expedición de licencias especiales como en Inglaterra. Con el análisis de los capítulos anteriores es posible generar una propuesta funcional para la Ciudad de México, que integra parte de las modalidades antes descritas, enriqueciendo y desburocratizando la permanencia de las Empresas de Redes de Transporte.

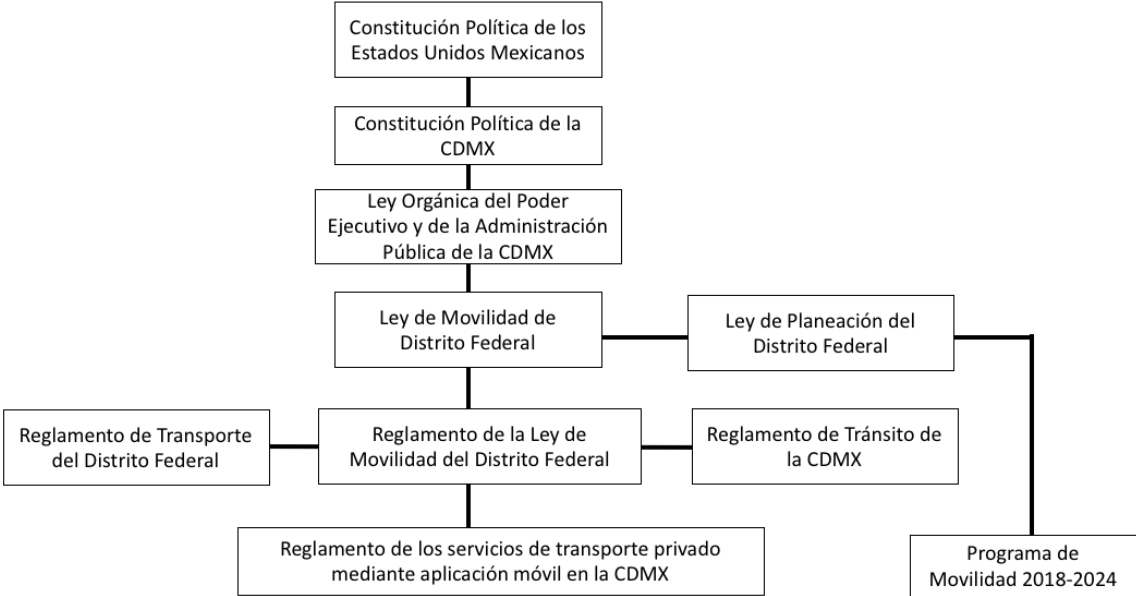
En principio se debe contemplar que las ERT ingresan a laborar en la Ciudad de México debido a una demanda de servicio que no se solventa con las actuales

⁸⁵ “Desde la década de los años 60, el mercado turístico estadounidense se ha destacado como el de mayor importancia en Quintana Roo, específicamente en Cancún. De acuerdo con un estudio a cargo de la Secretaría Estatal de Turismo (SEDETUR), el perfil del turista indica que el 80% está en el rango de edad de 15 a 54 años, que el 56% son mujeres, la gran mayoría proviene de las ciudades grandes de Estados Unidos” (UnoTV,2017:julio4)

concesiones de transporte público individual “Taxi”, y donde el ciudadano exige alternativas tecnológicamente eficientes. Se debe caracterizar por realizar un servicio de viajes individualizados, en vehículos plenamente identificados, registrados y con conductores capacitados, además que las unidades deben ser administradas por una empresa privada que cumplió con los requisitos expedidos por la Ley o la Secretaría en la materia y obtuvo el permiso de Empresa de Red de Transporte en la Ciudad de México, para realizar servicio de transporte privado de personas mediante aplicación móvil.

Esta mejora regulatoria contempla una sólida base que sustente las acciones de la Administración Pública apoyada en el marco normativo existente, con adecuaciones y normas específicas para los servicios de transporte mediante aplicación móvil. Tomando como base la imagen 2.1. “Marco jurídico de los servicios de transporte mediante aplicación móvil”, se integra la creación del “Reglamento del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil en la CDMX”, junto con su inserción en los Programas de Movilidad y planeación subsecuentes.

Imagen 5.1, Propuesta de Marco jurídico para los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil.



Fuente: Elaboración propia, con base en el Manual Administrativo 2017, de la Secretaría de Movilidad de la CDMX y la propuesta de mejora regulatoria.

5.1 Adecuación y ampliación del Marco Jurídico

En el capítulo II se abordó el marco normativo vigente para los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil. Ahí se visualizó que la Ley de Movilidad del Distrito Federal es la norma más importante en la materia, por ello para implementar la propuesta de mejora regulatoria que busca crear un reglamento específico y un proceso administrativo adecuado, hay que visualizar los artículos de la Ley que otorgan sustento a las modificaciones:

- El Artículo 9 es un apoyo fundamental ya que define el concepto de Permiso y Permisionario como el: *Acto administrativo mediante el cual la Secretaría confiere la prestación temporal del servicio, y del Permisionario, como la persona que al amparo del permiso presta un servicio público o privado. (Ley de Movilidad del Distrito Federal, 2014: Art. 9)*
- El Artículo 12 expresa las atribuciones de la SEMOVI, destacando la necesidad de: *“Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en el Distrito Federal, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas”, y “Realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones” (Ibídem: Art.12)*
- El Artículo 33 da referencia sobre los fondos existentes que cuentan con reglas de operación, donde pueden ingresar recursos provenientes de algún Fideicomiso, como sucede con el importe gubernamental que se cobra a las Empresas de Redes de Transporte. *(Ibídem: Art.33)*
- Y el Artículo 125 que hace referencia a los permisos expedidos por la Secretaría de Movilidad. *(Ibídem: Art.125)*

El 15 de septiembre de 2017, tres años después de la publicación de la Ley de Movilidad del Distrito Federal se presentó su reglamento. Se elaboró un apartado

en la sección octava que se titula “Del servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer”, con artículos relacionados a los servicios de transporte mediante aplicación móvil y las Empresas de Redes de Transporte. Al revisar este Reglamento es notable que del Acuerdo/2015 y 2016 fueron copiados varios párrafos que se integran al contenido del artículo 57, 58 y 59; donde se explica la solicitud de permiso, el registro de las empresas, el registro de los vehículos y algunas prohibiciones. Dicha información además de estar concisa no contempla de forma específica los procedimientos para la obtención de los permisos, y no genera relación con la normativa que sigue vigente en los Acuerdos/2015 y 2016. Por lo anterior, el marco normativo que nos ocupa se encuentra disperso, poco claro y sin sustento, generando incertidumbre para sus actores y la tarea de la Administración Pública.

La mejora regulatoria que se propone, comienza por especificar y modificar las normas que tienen relación directa con el servicio:

- Ley de Movilidad del Distrito Federal;
- Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal;
- Y la generación de un reglamento específico.

Para el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal se propone:

1. Modificar el artículo 55 que versa sobre el “servicio de transporte privado con chofer” por el “servicio de transporte privado mediante aplicación móvil”. Este cambio en la denominación busca clarificar el tipo de servicio al que se hace referencia, ya que la base de su actividad es brindar traslados y la forma de solicitarlos es mediante aplicaciones móviles o sistemas computacionales.
2. Por lo anterior, la sección octava del reglamento pasaría de “Del servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer” por “Del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil”.
3. La sección octava incluye tres artículos, de los cuales se propone mantener y adecuar el primero, artículo 57, para indicar la creación de un reglamento específico, abrogar el artículo 58 y eliminar parte del artículo 59 debido a que la información que hasta ahora ambos contienen está resumida y poco clara,

y será encontrada con amplitud y claridad en la norma propuesta; “Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil”.

Ejemplo de adecuación:

Sección Octava del Reglamento de la Ley de Movilidad del DF, Actual:

SECCIÓN OCTAVA

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PRIVADO ESPECIALIZADO CON CHOFER
Artículo 57.- Las Personas Morales que operan, utilizan o administran aplicaciones informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles a través de las cuales los particulares contratan el Servicio Privado de transporte con Chofer en la Ciudad de México, previo al permiso que en su caso emita la Secretaría, se encuentran obligados a realizar el registro correspondiente en los términos y plazos que para los efectos determine dicha autoridad.

Artículo 58.- Para obtener el registro correspondiente es necesario requisitar y remitir la solicitud de registro vía internet en el portal web que para los efectos determine la Secretaría y cumplir, de manera enunciativa más no limitativa, con los siguientes requisitos (...)

Artículo 59.- Queda prohibido el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer, que se genere a través de dos o más solicitudes con 24 una misma unidad vehicular que realice el mismo viaje a diversas personas, en un mismo recorrido, trayecto o ruta. La Secretaría podrá restringir el servicio de unidades matriculadas en otras entidades federativas a las que contraten el Servicio Privado con Chofer en la Ciudad de México, cuidando fundamentalmente conservar el equilibrio ecológico, de la oferta, demanda y el presente reglamento. Serán acreedores a la sanción establecida en el artículo 258 de la Ley, a quienes desobedezcan lo mandado en el presente artículo, sin menoscabo de las sanciones administrativas a que pudiera también hacerseles responsables.

Sección Octava del Reglamento de la Ley de Movilidad del DF, Propuesta:

SECCIÓN OCTAVA

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIÓN MOVIL

Artículo 57.- Las Personas Morales que operan, utilizan o administran aplicaciones informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles a través de las cuales los particulares contratan el Servicio de Transporte Privado mediante aplicación móvil, previo al permiso que en su caso emita la Secretaría, se encuentran obligados a realizar el registro correspondiente en los términos y plazos que para los efectos determine **el Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil y la autoridad correspondiente.**

Artículo 58.- **Derogado**

Artículo 59.- La Secretaría podrá restringir el servicio de unidades matriculadas en otras entidades federativas a las que contraten el Servicio de Transporte Privado mediante aplicación móvil, cuidando fundamentalmente conservar el equilibrio ecológico, de la oferta, demanda y el presente reglamento. Serán acreedores a la sanción establecida en el artículo 258 de la Ley, a quienes desobedezcan lo mandado en el presente artículo, sin menoscabo de las sanciones administrativas a que pudiera también hacerseles responsables **con base en el Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil.**

5.1.1 Proyecto de Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil.

El Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil busca regir la actividad de las empresas, vehículos, dueños y conductores relacionados a este servicio. Hasta octubre de 2018 el marco normativo está disperso y no clarifica los derechos y obligaciones de empresas, propietarios y usuarios, por ello es indispensable generar un reglamento propio que brinde certidumbre y certeza no sólo a los actores, también para el correcto desarrollo de las acciones administrativas y sus procesos. A continuación, se presenta un proyecto de Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil, que se ha redactado gracias a la combinación de: artículos del Reglamento de la Ley de Movilidad del DF, numerales del Acuerdo/2015 y 2016, y consideraciones vertidas en el capítulo IV del presente trabajo.

La propuesta principal de integración al marco normativo es el siguiente “Proyecto de Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil” que puede ser retomado, modificado y aprobado por la Secretaría de Movilidad mediante su publicación en la Gaceta de la CDMX.

PROYECTO
REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO
MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL
TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I DEL OBJETO Y CONCEPTOS GENERALES

Artículo 1.- El presente reglamento tiene por objeto regular a las empresas de redes de transporte y los servicios de transporte privado otorgado con ayuda de aplicaciones móviles, que circulan en la Ciudad de México. Las disposiciones de este reglamento son aplicables a empresas, conductores, pasajeros y propietarios de cualquier vehículo privado que preste ese tipo de servicio en el territorio de la Ciudad de México. En el presente ordenamiento se establecen las normas respecto a su registro, tránsito, maniobras, condiciones legales y de seguridad a las que se deben ajustar los vehículos y sus conductores para su circulación. En todo lo no previsto en el presente, se aplicará de manera supletoria las disposiciones contenidas en la Ley y Reglamento de Movilidad del Distrito Federal, la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, La ley de planeación del Distrito Federal y el Programas de movilidad vigente.

Artículo 2.- En el ámbito de sus atribuciones, son autoridades competentes para la aplicación del presente reglamento la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Seguridad Pública y el Instituto de Verificación Administrativa de la CDMX.

Artículo 3.- Además de lo que señala la Ley y sus reglamentos, para los efectos de este Reglamento, se entiende por: (Glosario de términos).

Artículo 4.- Esta disposición considera que las innovaciones tecnológicas en el ámbito de la movilidad son soluciones apoyadas en las tecnologías de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos. Los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil son aquellos que se presta mediante una aplicación y/o plataforma informática, donde los interesados deberán contar con un permiso y registro expedido por la Secretaría.

Artículo 5.- La Secretaría otorgará registro y permisos para la prestación del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil a quienes cumplan con los requisitos previstos en este Reglamento, con vigencia trianual para ambos casos. La violación de la presente norma genera la pérdida de registro y permisos, por el tiempo que la Secretaría convenga.

TÍTULO SEGUNDO
SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE APLICACIÓN MÓVIL
CAPÍTULO I
DE LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE

Artículo 6.- Las personas morales que operen y/o administren por sí mismas o a través de sus subsidiarias, aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio de transporte privado con ayuda de aplicaciones móviles o informáticas, deberán registrarse ante la Secretaría para obtener el permiso correspondiente mediante el portal oficial www.semovi.cdmx.gob.mx en adelante “el portal”, llenando los campos y enviando copia digital para su cotejo, de los siguientes documentos y/o requisitos:

- a) Acta constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos con cláusula de admisión de extranjeros, cuyo objeto social incluya entre otros, desarrollo de programas de cómputo o la prestación de servicios tecnológicos de su propiedad o de sus subsidiarias o filiales, que sirvan como intermediación entre particulares para realizar las actividades incluidas en el presente acuerdo;
- b) Nombre e identificación del Representante Legal y RFC de la empresa;
- c) Nombre, abreviatura y en su caso derivaciones de la Aplicación;
- d) Información general del funcionamiento de la Aplicación;
- e) Domicilio, números telefónicos y correo electrónico de contacto del Representante Legal;
- f) Firmar y enviar copia digital de carta compromiso para la realización de la aportación de 1.5% por cada viaje realizado, al Fondo destinado por la Secretaría para el apoyo a la movilidad urbana en la Ciudad de México.
- g) Firmar y enviar copia digital de carta compromiso para la revisión por parte de la autoridad correspondiente de las finanzas de la empresa para la correcta entrega de la aportación.
- h) Transcurridos dos días hábiles contados a partir de que haya ingresado su solicitud completa, el representante legal será informado del resultado de la solicitud.
- i) De resultar procedente el registro, deberá pagar los derechos establecidos en el artículo 220 fracción XIV inciso a) del Código Fiscal de la Ciudad de México, ante la Secretaría de Finanzas y 72 horas posteriores podrá imprimir la “Constancia de Registro”, ingresando al portal.

j) En caso de que la solicitud carezca de alguno de los datos, requisitos o documentos necesarios, el interesado contará con tres días hábiles para subsanar dicha situación y proceder conforme a los incisos h) y j) de este apartado.

La Secretaría revisará y analizará la documentación presentada por las empresas, para determinar la procedencia del registro en su caso.

Artículo 7.-La Secretaría publicará en su página de Internet la información general de las personas morales que operan este servicio, para que sea posible verificar el permiso.

Artículo 8.-La Secretaría tiene plenas facultades para comenzar un proceso administrativo y en su caso orden judicial para aquellas personas físicas y morales que presten servicio de transporte privado mediante aplicación móvil sin el permiso correspondiente.

Artículo 9.-Una vez obtenida la Constancia prevista, quienes administran y operan estas herramientas informáticas en lo subsecuente "Titulares de la Constancia de Registro", deben solicitar y obtener permisos que tendrán una vigencia trianual, para prestar el servicio de transporte privado mediante aplicación móvil..

CAPÍTULO II DE LOS VEHÍCULOS PERMISIONADOS

Artículo 10.- Los Titulares de la Constancia de Registro tienen la obligación de llevar a cabo un registro ante la Secretaría de cada vehículo que busca ser permisionado para prestar el servicio de transporte privado mediante aplicación móvil a través del portal, llenando los campos y enviando copia digital para su cotejo, de los siguientes documentos y/o requisitos:

- a) Constancia de Registro;
- b) Placa de Matrícula de la Ciudad de México;
- c) Número de Identificación Vehicular (NIV) contenida en la Tarjeta de Circulación;
- d) Póliza(s) de seguro vigente(s);
- e) Folio de la(s) Licencia(s) de la Ciudad de México del Conductor(es) asignados por vehículo;
- h) Transcurridos dos días hábiles contados a partir de que haya ingresado su solicitud completa, el representante legal será informado del resultado de la solicitud.
- i) De resultar procedente el registro, deberá pagar los derechos establecidos en el artículo 220 fracción IV inciso b) del Código Fiscal de la Ciudad de México, ante la Secretaría de Finanzas y 72 horas posteriores podrá imprimir el "Folio de Registro", ingresando al portal, mismo que deberá ser portado por el vehículo permisionado y mostrado en la aplicación en la información general del vehículo y conductor.
- j) En caso de que la solicitud carezca de alguno de los datos, requisitos o documentos necesarios, el interesado contará con tres días hábiles para subsanar dicha situación y proceder conforme a los incisos h) y j) de este apartado.

La Secretaría revisará y analizará la documentación presentada por las empresas, para determinar la procedencia del registro en su caso.

Artículo 11.- Los vehículos susceptibles de ser permisionados, deberán reunir las siguientes características: Tener calcomanía "cero"; tener cuatro puertas; aire acondicionado; cinturones de seguridad funcionando para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras, radio y portar como identificación el logotipo de la Empresa de Red de transporte a la que pertenecen, en el parabrisas al costado superior derecho. El precio de estos vehículos deberá ser de al menos \$200,000.00 (doscientos mil pesos 00/100 M.N.) de acuerdo con el costo de factura de origen.

Artículo 12.- Cada permiso amparará los vehículos que sean agregados a la plataforma de la aplicación por el Titular de la Constancia de Registro, y el número de vehículos será limitado de forma igualitaria a todas las empresas registradas según el estudio de factibilidad con que cuente la Secretaría.

Artículo 13.- El procedimiento para efectuar el trámite de otorgamiento de permiso de servicio privado de transporte mediante aplicación móvil será publicado y actualizado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el portal de la Secretaría.

Artículo 14.- El sistema emitirá una constancia de registro para cada vehículo con el folio asignado, que deberá ser descargado del portal e imprimirse a efecto de portarlo en el vehículo durante su vigencia, el cual le servirá como identificación para diversos trámites administrativos y supervisiones.

Artículo 15.- Las unidades que presten el servicio al amparo de los permisos que contempla esta publicación, deberán sujetarse al proceso de Revista vehicular anual que al efecto publique la Secretaría.

TÍTULO TERCERO
DE LAS VERIFICACIONES, SANCIONES Y MEDIOS DE IMPUGNACIÓN.
CAPÍTULO I
DE LA VERIFICACIÓN

Artículo 16.- La Secretaría realizará operativos de revisión constante en coadyuvancia con la Secretaría de Seguridad Pública, conforme a la capacidad de esta, y contará con verificadores para el servicio de transporte privado mediante aplicación móvil quienes tendrán las obligaciones siguientes:

I. Acreditar los cursos de capacitación y actualización que determine la Secretaría;
II. Portar en lugar visible la identificación oficial con fotografía vigente, expedida por la Oficialía Mayor de la Ciudad de México, en todas y cada una de las actuaciones que desempeñen en el ejercicio de su función, así como el oficio de comisión que establezca el objeto de la inspección; III. Identificarse plenamente al momento de realizar las revisiones físicas y documentales de los vehículos del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil, así como de los servicios auxiliares; IV. Tratar con amabilidad y respeto a las personas; V. Observar estrictamente el procedimiento establecido. VI. Presentar ante su superior inmediato el reporte respectivo dentro de un plazo no mayor a las 24 horas siguientes a la expedición de la comisión u orden; VII. Verificar que la prestación del servicio se cumpla con las disposiciones de la ley, de este Reglamento y demás ordenamientos legales. El incumplimiento en la observancia de legalidad y honradez en el desempeño de su cargo dará lugar a las sanciones que establece la Ley y la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, sin perjuicio de las demás disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO II
DE LAS SANCIONES Y MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

Artículo 17.- En todo momento los conductores o pasajeros de vehículos deben contribuir a generar un ambiente de sana convivencia entre todos los usuarios de la vía; por lo que deben obedecer la señalización vial, las indicaciones de los agentes, del personal de apoyo vial o promotores voluntarios.

Artículo 18.- Las personas morales y físicas relacionadas a este servicio deberán cumplir con los requisitos y principios que señala la Ley de Movilidad, su reglamento, la presente norma, el Reglamento de Transporte del Distrito Federal, Manual Administrativo y el Manual de Trámites y Servicios al Público; cubriendo los derechos establecidos en el Código Fiscal de la Ciudad de México ante la Secretaría de Finanzas.

Artículo 19.- Los particulares afectados por los actos y resoluciones de las autoridades, podrán en los términos establecidos por la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, interponer el recurso de inconformidad, ante la autoridad competente o impugnar la imposición de las sanciones ante el Tribunal de Justicia Administrativa de la Ciudad de México, en los términos y formas

señalados por la ley que lo rige. Cuando se trate de multas, la interposición del recurso de inconformidad suspenderá el plazo referido.

Artículo 20.- A los agentes que violen lo establecido en este Reglamento o que en aplicación del mismo remitan a un conductor ante un Juzgado Cívico, sin que medie infracción de tránsito alguna o remitan un vehículo a un depósito sin causa justificada, se les aplicarán las sanciones correspondientes. Los particulares y personas morales, pueden acudir ante el Ministerio Público, la Contraloría General de la CDMX- la Contraloría Interna o los Órganos internos de Disciplina de Seguridad Pública a denunciar presuntos actos ilícitos de un agente.

Este documento sería la base más sólida y cercana para la correcta regulación de estos servicios de transporte, dando fundamento para un proceso administrativo efectivo; que logre la generación de un permiso, una constante evaluación, verificación del cumplimiento de la norma, y un análisis que permita la mejora continua de los servicios de transporte en la Ciudad de México.

Con la modificación y propuesta anterior se tendría;

- 1.- Fundamento jurídico dentro de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que magnificarían el acatamiento de la norma.
- 2.- Bases para la regulación, que derivan del Reglamento de la Ley de Movilidad, desde donde se expone la necesidad de este medio de transporte, sus características y aspectos básicos.
- 3.- Un Reglamento específico sustentado por la Ley y Reglamento de Movilidad, que permita clarificar y exponer de forma amplia la regulación correspondiente a los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil en la CDMX.

A continuación, se presenta las propuestas de mejora administrativa respecto de la política, programas y los procesos generados con base en las atribuciones de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México en relación con el servicio de transporte privado mediante aplicación móvil, sustentados por la mejora del marco normativo de este apartado.

5.2 Propuesta de mejora administrativa en programas y procesos para los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil

Este apartado busca cumplir con el objetivo generar del trabajo, al proponer un proceso administrativo óptimo para el cumplimiento normativo respecto de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil. Para tal efecto se divide y constituye por los siguientes elementos:

- **Planeación:** Mediante la creación de acciones y programas específicos dentro del Plan de Movilidad sexenal de la Ciudad de México, hacia una mejora regulatoria.
- **Organización:** Apoyados en una Matriz de acciones, estableciendo como meta regular estos servicios de transporte; fijando tiempos, encargados y estrategias financieras.
- **Dirección:** Con la selección de responsables de los programas y acciones con base en las modificaciones pertinentes al Reglamento interior de la Administración Pública del Distrito Federal y el Manual de organización de la Secretaría de Movilidad.
- **Control:** Con ayuda de la verificación del cumplimiento de la norma según lo dispuesto en la propuesta del nuevo Reglamento.

La política y regulación de la movilidad urbana de la Ciudad de México corresponde al ejecutivo local, apoyado en la Secretaría de Movilidad. Cada seis años es elegido un nuevo jefe de gobierno y por lo tanto las políticas y programas son modificadas según los intereses, afinidades o estudios generados por los integrantes del mando de la Administración Pública de la Ciudad de México. En la búsqueda del cumplimiento efectivo de objetivos y metas, en concordancia con la Ley local y federal de Planeación se genera el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México que establece los objetivos, metas y líneas de acción base para la definición e implementación de las políticas públicas hasta el final de la gestión. Con éste se elaborarán los programas sectoriales, institucionales, parciales y especiales, y se desarrolla la programación, presupuestación y evaluación que la Ley de Planeación de la entidad establece. (PGD, D.F, 2013)

Derivado del Programa General, se instruye a la creación de programas sectoriales, relativos a un sector específico que suele ser atendido por alguna dependencia, en este caso la movilidad. Junto con diversos foros con especialistas e interesados se sustenta la creación cada seis años de un Programa sectorial de movilidad de la Ciudad de México, ordenado por ejes y metas estratégicas.

El contenido, los ejes, las metas y los programas son seleccionados por cada gobierno, así la propuesta de la presente tesis para generar un programa de Registro de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil puede ser integrada y modificada para empatar en algún eje, buscando como meta una mejora regulatoria en este tipo de servicios.

Con base en los diagnósticos y metas antes planteados, el Programa Integral de Movilidad (...) establece la relación de acciones por eje estratégico – política pública, programadas a corto y mediano plazo, indicando la corresponsabilidad entre los entes públicos y los Órganos Político-Administrativos, así como la estrategia financiera (Ibídem: 131)

Para visualizar y ordenar la información se crea una Matriz de acciones por eje estratégico. En la tabla 5.1 se muestran, como propuesta, las acciones para regular de forma efectiva los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil en una Matriz de acciones del Programa de Movilidad de la Ciudad de México.

Para lograr la meta aquí descrita (Regular los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil), además de tener un marco jurídico sólido y una planeación efectiva, es indispensable claridad sobre la dirección de las acciones en busca de un sustentado y sólido proceso. Por ello se vuelve pertinente modificar el Reglamento interior de la Administración Pública del Distrito Federal y el Manual Administrativo de la SEMOVI, para estipular responsables y marcar los procedimientos.

Tabla 5.1 Matriz de acciones por eje estratégico

Matriz de acciones por eje estratégico				
META	Corto Plazo 2018-2020	Mediano Plazo 2021-2024	Responsable	Estrategia financiera
1.-Regular los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil	Actualizar el marco normativo mediante la creación del Reglamento del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil.		SEMOVI	Local
	Adecuar el Manual Administrativo de la SEMOVI para integrar los procesos de Registro y obtención de permiso con apoyo de TIC's.		SEMOVI	Local
	Elaborar un registro completo de empresas, conductores y vehículos que presten servicio de transporte privado mediante aplicación móvil en la Ciudad de México.	Mantener actualizado el registro de empresas, conductores y vehículos que presten servicio de transporte privado mediante aplicación móvil en la Ciudad de México.	SEMOVI	Local
	Elaborar y aplicar un programa de expedición de licencia para conductores de servicio de transporte privado mediante aplicación móvil.		SEMOVI	Local
	Modificar el Fideicomiso Privado que obtiene recursos por concepto de cuota gubernamental como Fideicomiso público para una correcta utilización de los recursos obtenidos.		SEMOVI Y SEFIN	Local y Privado

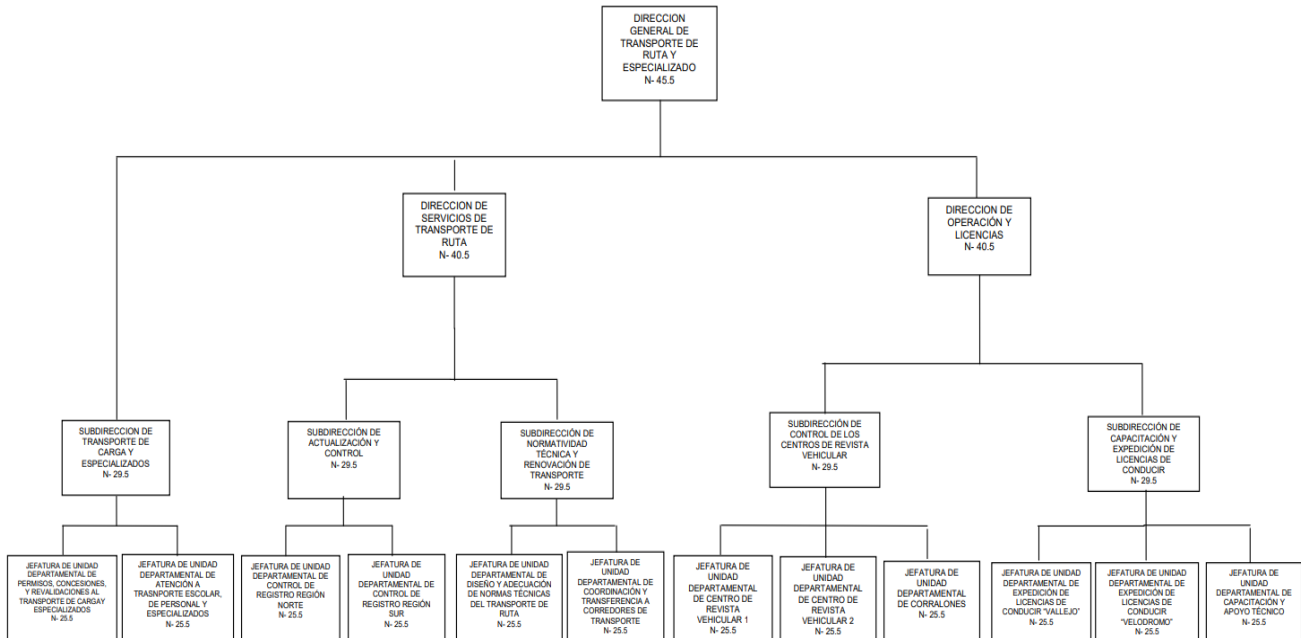
Los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil llamados actualmente como servicios de transporte privado con chofer han estado a cargo para su registro y generación de folios de la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado, por considerarse transporte privado especializado siguiendo la

definición expuesta por la Ley de Movilidad del D.F., título tercero, capítulo primero; de la clasificación del transporte, artículo 56. (ASLDF, Ley de movilidad: 56) Cabe mencionar que dicha dirección ha sido la responsable de contestar las solicitudes de información realizadas para el presente trabajo a la Secretaría de Movilidad (Anexo1). Sin embargo, al revisar el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal no se localizan funciones específicas sobre el sistema de transporte que nos ocupa, dejando sin sustento y dirección lo dispuesto en el Acuerdo/2015, 2016 y el Reglamento de la ley de movilidad de la CDMX.

Siguiendo la propuesta de mejora administrativa y ante la dificultad para crear nuevos puestos que se puedan abocar únicamente a los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil, se plantea mantener las misma subdirecciones y jefaturas de departamento, pero aumentar sus funciones en el Reglamento Interior de la Administración Pública y por ende en el Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad. Así se estipularía la dirección de los procedimientos de registro y permiso de las Empresas de Redes de transporte y los vehículos que con ellas colaboren.

La Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado cuenta con una Subdirección de Transporte de Carga y Especializado, con dos jefaturas de departamento; de Permisos, Concesiones, y Revalidaciones al Transporte de Carga y Especializado, y la Jefatura de Atención a Transporte Escolar, de Personal y Especializado. En la imagen 5.2 se presenta el organigrama de esta dirección general, para visualizar las direcciones, subdirecciones y jefaturas de departamento que en esta propuesta van a realizar las actividades del proceso sustantivo de gestión de trámites y servicios en materia de movilidad para generar los procedimientos de registro y permisos de las empresas y de los vehículos que ofrecen servicio de transporte privado mediante aplicación móvil. Además, se deberá ampliar la lista de procesos y procedimientos que realiza la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado, integrándose como se observa en la propuesta de adecuación al Manual Administrativo de la SEMOVI.

Imagen 5.2 Organigrama específico de la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado



Fuente: Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad, 2017.

Propuesta de adecuación al Manual Administrativo SEMOVI.
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE DE RUTA Y ESPECIALIZADO.
PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

Gestión de trámites y servicios en materia de movilidad

(...) **Complementar con dos nuevos numerales:**

15. Registro de personas morales (Empresas de Redes de Transporte) y otorgamiento de permisos para la prestación del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil.

16. Registro de vehículos y otorgamiento de permiso para la prestación del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil.

A continuación, se presentan las propuestas de procedimientos a ingresar en el Manual Administrativo de la Secretaría de Movilidad, para lograr la organización, dirección, ejercicio y control de las acciones y programas planeados en la propuesta de Matriz de acciones (Tabla 5.1) que se integraría al Programa sexenal de movilidad de la Secretaría.

**Proceso sustantivo: Gestión de Trámites y Servicios
en materia de movilidad**

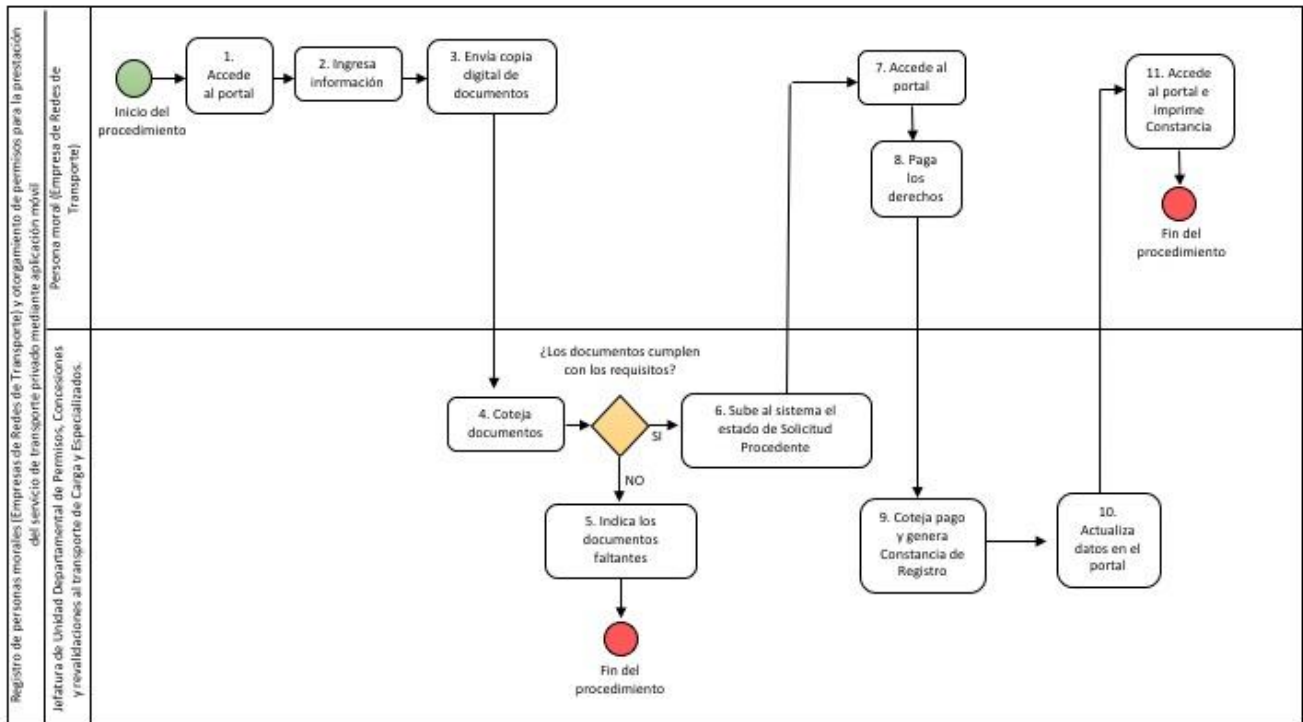
Nombre del Procedimiento: (15) Registro de personas morales (Empresas de Redes de Transporte) y otorgamiento de permisos para la prestación del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil.

Objetivo general: Contar con un padrón actualizado y confiable de personas morales que gestionan algún servicio de transporte privado mediante aplicación móvil, y otorgar el permiso correspondiente.

Descripción Narrativa:

No.	Actor	Actividad	Tiempo
1		Accede al portal / Sección; Servicio de transporte privado mediante aplicación móvil / Registro y expedición de permiso / Personas Morales.	5 minutos
2	Persona moral (Empresa de Redes de Transporte)	Ingresa información requerida en el sistema	30 minutos
3		Envía copia digital de los documentos requisitados por el Reglamento del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil. El sistema asigna un usuario y contraseña para consulta de estatus.	20 minutos
4		Jefatura de Unidad Departamental de Permisos, Concesiones y revalidaciones al transporte de Carga y Especializados.	Coteja la veracidad de la información y documentos subidos al portal de acuerdo con el trámite.
	¿La documentación presentada cumple con los requisitos?		
	No		
5	Informa mediante el sistema sobre el problema en datos y/o documentos.		5 minutos
	Fin del Procedimiento		
6		Sí	
6		Sube al sistema el estado de Solicitud Procedente	5 minutos
7	Persona Moral (Empresa de Redes de Transporte)	Accede al portal con su usuario y contraseña	5 minutos
8		Si el estado de solicitud es procedente, paga los derechos establecidos.	72 horas
9	Jefatura de Unidad Departamental de Permisos, Concesiones y revalidaciones al transporte de Carga y Especializados.	Coteja pago mediante Secretaría de finanzas y genera Constancia de Registro	20 minutos
10		Actualiza en la página de Internet de la Secretaría la información de las personas morales registradas con éxito.	20 minutos
11	Persona Moral (Empresa de Redes de Transporte)	Accede al portal e imprime Constancia de Registro	5 minutos
		Fin del procedimiento	
Tiempo Aproximado de ejecución: 5 días hábiles			
Plazo o Periodo Normativo-administrativo máximo de atención o resolución: 5 días hábiles			

Diagrama de Flujo:



Aspectos para considerar:

1. El personal asignado a las tareas de revisión documental (revisor), será responsable de verificar que la documentación presentada por el permisionario para realizar el trámite que corresponda sea presentada en estricto cumplimiento a lo establecido en la normatividad respectiva, realizando la validación del pago, en su caso, ante la Secretaría de Finanzas y/o instancia correspondiente.
2. El revisor dejará constancia de revisión y validación, anotando su nombre, completo y su firma en el Listado/Integración de Expediente que para tal efecto se implemente.

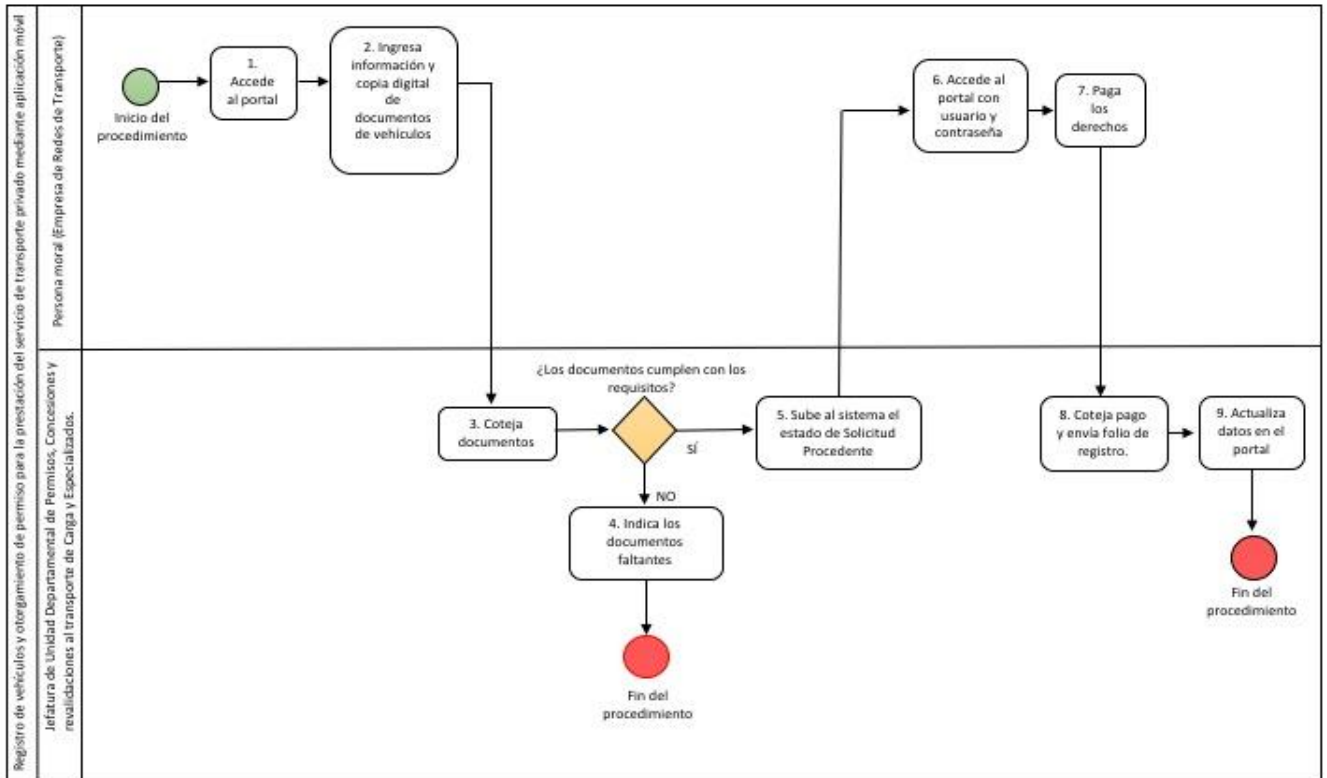
Proceso sustantivo: Gestión de Trámites y Servicios en materia de movilidad

Nombre del Procedimiento: (16) Registro de vehículos y otorgamiento de permiso para la prestación del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil.

Objetivo general: Contar con un padrón actualizado y confiable de vehículos que prestan el servicio, y de cumplir con los requerimientos del Reglamento de los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil, generar el permiso correspondiente.

Descripción Narrativa:

No.	Actor	Actividad	Tiempo
1	Persona Moral (Empresa de Redes de Transporte)	Accede al portal / Sección; Servicio de transporte privado mediante aplicación móvil / Registro y expedición de permiso / Vehículos. Utilizando su usuario y contraseña	5 minutos
3		Ingresa información y copia digital de los documentos requisitados en el Reglamento de los Servicios de Transporte mediante Aplicación Móvil en la Ciudad de México.	30 minutos
4	Jefatura de Unidad Departamental de Permisos, Concesiones y revalidaciones al transporte de Carga y Especializados.	Coteja la veracidad de los documentos subidos al portal de acuerdo con el trámite.	Dos días hábiles
		¿La documentación presentada cumple con los requisitos?	
5		No	
		Informa mediante el sistema datos y/o documentos, erróneos, faltantes o así como aquellos que no cumplen con la normatividad correspondiente.	5 minutos
		Fin del Procedimiento	
6		Sí	
		Sube al portal, mediante el sistema, el estado de Solicitud Procedente y genera ficha de pago.	5 minutos
7	Persona Moral	Accede al portal con usuario y contraseña	5 minutos
8	(Empresa de Redes de Transporte)	Si el estado de solicitud es procedente, paga los derechos establecidos	72 horas
9	Jefatura de Unidad Departamental de Permisos,	Coteja pago mediante Secretaría de finanzas y envía a Persona Moral documentación con folio de registro	15 minutos
10	Concesiones y revalidaciones (...)	Actualiza en la página de Internet de la Secretaría la información de las unidades registradas con éxito	15 minutos
		Fin del procedimiento	
Tiempo Aproximado de ejecución: Cuatro días hábiles			
Plazo o Periodo Normativo-administrativo máximo de atención o resolución: Cuatro días hábiles			



Aspectos para considerar:

1. El personal asignado a las tareas de revisión documental (revisor), será responsable de verificar que la documentación presentada por el permisionario para realizar el trámite que corresponda sea manifestada en estricto cumplimiento a lo establecido en la normatividad respectiva.
2. El revisor dejará constancia de revisión y validación, anotando su nombre, completo y su firma en el Listado/Integración de Expediente que para tal efecto se implemente.
3. Si algún vehículo no cuenta con el pago de tenencia vigente y/o presenta inconsistencias de titularidad y/o algún reporte de robo y/o no cumple con las características generales que determine la Secretaría, será rechazado su registro.
4. Si algún operador no cuenta con la licencia para conducir vigente de la Ciudad de México, será rechazado su registro.
5. Cualquier actualización en el número de unidades ingresadas o dadas de baja en la plataforma o corrección de sus características, así como de los

operadores, deberá ser registrada inmediatamente bajo el procedimiento descrito en el presente instrumento, de acuerdo con las indicaciones del portal.

6. Las unidades que presten el servicio bajo el registro que contempla esta publicación, deberán realizar la revista vehicular anual bajo el procedimiento y forma que determine la Secretaría.
7. El Folio de Registro que genere la Secretaría deberá ser portado en el vehículo permisionado al tiempo que debe ser mostrado al usuario en la aplicación en conjunto con los datos del vehículo y del conductor.

La propuesta del presente capítulo se divide en dos elementos indispensables para el funcionamiento de las acciones de gobierno, mediante un marco jurídico sustentado y específico que brinda soporte a un marco administrativo sólido y posible, para lograr como objetivo general, una mejora en la regulación de los servicios de transporte mediante aplicación móvil.

El marco jurídico propuesto está integrado por:

- 1.- Localización de artículos de apoyo para la prestación de servicio de transporte mediante aplicación móvil en la Ley de movilidad del Distrito Federal, por ser la norma más importante en materia de movilidad para la capital del país.
- 2.- Modificación y adecuación del Reglamento de la Ley de movilidad del Distrito Federal, para dar fundamento a la creación de un reglamento específico sobre el servicio que nos ocupa.
- 3.- La creación de una norma específica que brinde certeza sobre derechos y obligaciones de actores involucrados, y principalmente sobre el accionar de la Administración Pública de la Ciudad de México; Proyecto de Reglamento de los Servicios de transporte privado mediante aplicación móvil.

Por su parte, la mejora administrativa planteada se integra por:

- 1.- Propuesta de acciones y programas específicos dentro del Plan de Movilidad sexenal de la Ciudad de México, siguiendo una matriz de acciones.
- 2.- Modificaciones en el Reglamento interior de la Administración Pública del Distrito Federal y el Manual de organización de la Secretaría de Movilidad para la
- 3.- Creación de dos procedimientos sustantivos dentro del proceso de gestión de trámites y servicios en materia de movilidad.

Con el capítulo quinto se presenta el diseño de una mejora regulatoria en las normas que atienden a la movilidad y en los programas, acciones, procesos y procedimientos administrativos, buscando minimizar las deficiencias que impactan en la certeza de los actores relacionados al servicio de transporte privado mediante aplicación móvil en la Ciudad de México, apoyados en las carencias descritas en el capítulo cuarto, logrando el objetivo principal de la presente tesis; generar una mejora regulatoria, jurídica y administrativa, para los servicios de transporte mediante aplicación Móvil en la Ciudad de México.

Conclusiones

La AP se enfoca a los procesos, a los procedimientos, mientras que la gerencia incluye más cosas. En lugar de seguir únicamente instrucciones, el gerente público se enfoca a los resultados y asume la responsabilidad por lo que se pueda lograr. (Aguilar, 2006: 429)

La Ciudad de México presenta múltiples retos en materia de movilidad, principalmente por la cantidad de traslados que se realizan diariamente ante una elevada tasa poblacional, su dinámica como capital y por pertenecer a la zona metropolitana más grande del país. Los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil se constituyen de elementos de Administración, Contaduría, Derecho, Ciencia Política, Sociología e Informática, pero como integradora de intereses entre lo público y lo privado, y como ejecutora de las decisiones del gobierno se ha convertido en un reto para la Administración Pública. Por ello le corresponde tomar cartas en la armonización y equilibrio de los actores de la movilidad urbana buscando la articulación efectiva de la prestación del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil, con el ejercicio de sus acciones de forma responsable, optimizada, eficiente, preparada, documentada y con visión de futuro. Los retos y problemas de la sociedad actual requieren soluciones viables que puedan tomar lugar más allá del papel, y lograr la implementación de acciones necesarias para que la movilidad cumpla su fin con altos estándares de calidad, logre la accesibilidad a bienes y servicios, y se apoye de las tecnologías de la información y comunicación.

Aprovechar la movilidad “inteligente” basada en la tecnología para mejorar la calidad de vida surge como necesidad de las urbes desarrolladas, sin embargo, implica una serie de cambios y adecuaciones que modifican los diseños actuales de movilidad, y ante los cuales la Administración Pública como brazo ejecutor del gobierno, debe generar una correcta distribución de medios, oportunidades y recursos, para el efectivo desplazamiento que permita la accesibilidad de las personas a las actividades propias de una ciudad.

El presente texto, ha mostrado el desarrollo del servicio de transporte privado mediante aplicación móvil, de forma específica a la empresa Uber por su relevancia

en usuarios y conductores, que ha permeado en la Ciudad de México como parte del proceso de globalización y desarrollo tecnológico, exponiendo la transformación en la forma de vida desde los esquemas de sociabilización hasta los sistemas de transporte. Las empresas de redes de transporte que utilizan estos recursos tecnológicos tienen como base modificar y facilitar la forma de vida de los ciudadanos con respecto a sus traslados, enfrentando la necesidad constante de operar de forma eficaz y eficiente, con la revisión permanente de sus herramientas, acciones y alcances.

En este trabajo se mostró que el éxito de Uber en la Ciudad de México se debió principalmente, a una demanda de calidad de servicio que no era atendida, permitiendo que los nuevos competidores ganaran preferencia frente a un sector de la población, exponiéndose como un transporte seguro, eficaz y de un efectivo valor costo-beneficio. Los servicios de transporte mediante aplicación móvil son permisibles en la capital del país, en presunción del cumplimiento de sus obligaciones como resultado de su registro y reglamentación. No obstante ha quedado demostrado en el cuarto capítulo, que este tipo de empresas no cumplen a cabalidad con el actual marco normativo y utilizan prácticas evasivas en gran medida debido al fallo en la exigencia por parte de la autoridad y un marco jurídico poco claro y desordenado.

Frente la expansión de la empresa, la incapacidad de generar controles estrictos con sus Socios-Conductores, un padrón de vehículos incompleto y deficiente, y la falta de autoridad para hacer valer el Acuerdo/2015 que buscaba regular estos servicios, se demostró que las dificultades de movilidad y seguridad afectan de forma igualitaria a quienes transitan por una gran urbe como la Ciudad de México, sin distinción de nivel económico o medio de transporte, siendo parte determinante del problema la falta de capacidad y mando de las instituciones de la ciudad.

La Administración Pública no actuó como previsor o revisora de nuevas modalidades de transporte y la Secretaría de Movilidad comenzó a trabajar en la regulación de las Empresas de Redes de Transporte hasta la presencia del conflicto violento entre gremios taxistas y conductores de Uber, dos años después del inicio de operaciones de dicha compañía en la capital del país. Por ello falta a sus

atribuciones conferidas en la Ley de Movilidad Artículo 12⁸⁶, ya que no realiza acciones suficientes para que los servicios públicos o privados de transporte de pasajeros sean eficientes, eficaces y garanticen seguridad; prorroga la presentación de estudios sobre oferta y demanda de servicio de transporte; consiente concesiones, permisos y autorizaciones sin aplicar las disposiciones jurídicas y administrativas que ella genera; no actualiza permanentemente el padrón de transporte que debe incluir a los vehículos de todas las modalidades; genera supervisión, vigilancia y control de los servicios de forma deficiente; y no impone las debidas sanciones establecidas. Derivado de lo expuesto, el Acuerdo/2015 y su adecuación en el año 2016 se convirtió en un compendio de buenas acciones, donde la mayoría de sus numerales no son cumplidos ni vigilados. Frente a la reacción lenta y hasta la fecha inoperante de la SEMOVI para el mejoramiento del servicio, fue el mercado quien terminó dominando, dictando y encausando una regulación condicionada, mostrando un debilitamiento institucional al operar de forma deficiente en las tareas y acciones mandatadas por Ley, poniendo en riesgo la confianza y la credibilidad de sus acciones.

Uber encontró uno de sus mercados más importantes a nivel mundial en nuestro país y la concentración de sus unidades en la capital, otorgan alta capacidad para responder a la demanda en numerosas zonas, con una suma de vehículos registrados que se ha convertido en un secreto empresarial. Ha logrado adecuar su negocio para minimizar el pago de impuestos, reducir su responsabilidad, generar aceptación entre los clientes y aprovechar la demanda laboral. Sin autoridad que fije sanciones efectivas de un acuerdo establecido, se amplía el margen para la violación de la norma. Basado en el análisis del capítulo tercero, es posible afirmar que Uber es una empresa multinacional especializada en transporte y tecnología,

⁸⁶ Artículo 12: Atribuciones de la Secretaría de Movilidad I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en el Distrito Federal, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas; VI. Realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones; VII. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento. (ALDF, Ley de Movilidad del D.F., 2014)

que mediante una plataforma gestiona viajes entre usuarios y conductores que cumplen con ciertos requerimientos. Uber no es una aplicación segura y ha fallado reiteradamente en la calidad que brinda, a pesar de gastar cuantiosos recursos en mantener dicha imagen frente a los usuarios. La incompetencia de algunos choferes y la realización de delitos son presentados continuamente por la prensa nacional, mostrando que sus estándares en las medidas de seguridad quedan rebasados frente a los problemas actuales del país. Uber dice ser una manera más de desplazarse en la ciudad y se presenta constantemente como un apoyo en la movilidad urbana, afirmando que genera potencial para disminuir la necesidad de tener un auto, pero no distingue los altos costos sociales que implica el aumento descontrolado de nuevos vehículos privados circulando y el aprovechamiento de la demanda de otros servicios, minando sus ganancias.

Uber ha mencionado que no es una empresa de transporte, sin embargo, queda demostrado que es la rama en la que se especializa, no sólo como gestores o agentes de venta, también incitando a la inscripción de conductores mediante el ofrecimiento de oportunidades laborales, cómodas, flexibles y de ganancia suficiente. Se ha demostrado que, por el contrario, con diversas retenciones y el exceso de obligaciones fiscales a cubrir por parte de los choferes o dueños de vehículos, se reduce el margen de ganancia, y la empresa no expresa de forma clara y objetiva el ingreso real, llegando a representar entradas menores a los de un conductor de taxi libre, el de tarifa más económica en el mercado. Además, Uber es una empresa que utiliza y aprovecha legislaciones internacionales para evitar el pago de impuestos, proteger su capital y generar en los países a donde llega, filiales de poco valor, en las que deja su carga legal.

Por su parte, los trabajadores del servicio de transporte público individual, Taxi, no sólo enfrentan una competencia que les ha reducido su margen laboral, también viven una falta de apoyo gubernamental visible en la nula atención a sus demandas y escasas acciones. Por ejemplo, el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 de la CDMX centra sus acciones en el ordenamiento y renovación vehicular a taxis, como la integración de unidades híbridas, pero no presenta acciones para la

capacitación o mejoramiento laboral de los choferes. Entonces se entiende que se busca modernizar unidades de Taxis, pero no se ofrece trabajadores competitivos y capacitados que brinden servicio de calidad.

Finalmente, la afectación mayor recae en el usuario que se mira indefenso, las Empresas de Redes de Transporte que controlan los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil se eximen de obligaciones mediante su contrato de contraprestación de servicio, mientras la Administración Pública no logra consolidar el acuerdo que para sí misma creó, y los gremios taxistas son desplazados debido principalmente a la calidad de servicio que no cumple las expectativas de los usuarios. Así lejos de resolver lo que comenzó como un conflicto entre servicios similares, la SEMOVI expone su incapacidad en dar respuesta efectiva a los actores involucrados, principalmente ante su falta de autoridad, demostrando que la deficiencia del diseño e implementación de mecanismos legales y administrativos, así como la apertura a nuevas tecnologías en las Políticas de Movilidad urbana en la Ciudad de México, han propiciado irregularidades en los servicios, generando conflictos que afectan la certeza y movilidad urbana.

Utilizar tecnologías de la información y procesamiento de datos, abre nuevas brechas en nuestro país para un transporte y administración más eficientes, basados en la capacidad que brinda el internet para responder en tiempo y forma a las necesidades de una sociedad “*conectada*”. La participación activa de grupos de ciudadanos y empresarios en busca de satisfacer sus necesidades e intereses, modifica la toma de decisiones en la agenda urbana, mostrando propuestas innovadoras que cambian los esquemas de comunicación e impactan en las políticas de gobierno.

Con base en este estudio, la entrada de nuevos operadores en el transporte debe surgir del análisis amplio de este sector y gracias a la introspección administrativa que comprende su accionar y responsabilidad, cumpliendo con las obligaciones que por ley son otorgadas. Su integración debe responder a una ampliación razonable ante la demanda, evitando la competencia desregularizada. La preferencia por parte de sectores de la población debe ser analizada para saber si se trata de una

respuesta a la incapacidad gubernamental de ofrecer transporte público que responda a las necesidades actuales de los habitantes.

La Administración Pública debe de contar con capacidad para llevar a cabo las acciones que le son mandatadas de forma jurídica, financiera y administrativa. Ante su falta, deberá indicar sus requerimientos a la autoridad correspondiente, o buscar el apoyo con otras áreas administrativas. Generar acuerdos, normas o leyes que sobrepasen la capacidad, acciones que requieren un ejercicio de recursos superior al designado; procesos sin procedimientos y dirección posible causa círculos de inestabilidad. Sus consecuencias en materia de movilidad afectan a todos los ciudadanos que diariamente se trasladan por la ciudad, así la inmovilidad administrativa genera problemas en la movilidad urbana. Por ello el marco normativo propuesto busca ser una base integral para las acciones de los administradores públicos en el actuar diario, y se compuso en el capítulo quinto por los siguientes elementos:

- 1.- Selección de artículos de la Ley de movilidad del Distrito Federal, para la creación de normatividad específica de los servicios mediante aplicación.
- 2.- Adecuaciones en el Reglamento de la Ley de movilidad del Distrito Federal, para proporcionar soporte a la creación de un reglamento específico.
- 3.- La presentación del Proyecto de Reglamento de los Servicios de Transporte Privado mediante aplicación móvil, como norma específica en la materia que brinde certeza sobre derechos y obligaciones de actores involucrados.

Además se deben lograr procesos efectivos en plazos determinados, cumpliendo con los objetivos y metas. Las acciones en tiempo y forma, permiten visualizar los avances, y reconfigurar las fallas detectadas, así la propuesta de mejora visualiza todos los elementos del proceso administrativo como se muestra al final del capítulo quinto:

- 1.- Planeación: Mediante la creación de acciones y programas específicos dentro del Plan de Movilidad sexenal de la Ciudad de México, hacia una mejora regulatoria.

2.- Organización: Apoyados en una Matriz de acciones, estableciendo como meta regular estos servicios de transporte; fijando tiempos, encargados y estrategias financieras.

3.- Dirección: Con la selección de responsables de los programas y acciones, con base en las modificaciones pertinentes al Reglamento interior de la Administración Pública del Distrito Federal y el Manual de organización de la Secretaría de Movilidad.

4.- Control: Con ayuda de la verificación del cumplimiento de la norma según lo dispuesto en la propuesta del nuevo Reglamento, y de los procedimientos sustantivos dentro del proceso de gestión de trámites y servicios en materia de movilidad.

Por si fueran pocos estos elementos, el marco normativo actual deja a voluntad de los funcionarios que dirigen la Secretaría algunas acciones de mejora, así, la voluntad política y administrativa puede ser un impedimento, o bien encausada, el logro de los objetivos en tiempo y forma. Sin los elementos anteriores, sólo se presentan paliativos a corto plazo, que en su aplicación fallan frente a un engranaje administrativo adverso que la SEMOVI no ha logrado optimizar, ya sea por acuerdos políticos y económicos, o ante fallas estructurales de la dependencia.

Convertir de esta ciudad en un territorio con capacidad de traslados eficientes, implica no descuidar a los medios de transportes tanto públicos como privados y lograr que ingresen en un círculo de mejora continua que mantenga las características de calidad básicas, principalmente respecto del tiempo, seguridad y comodidad. Los servicios de transporte mediante aplicación forman parte de una alternativa de movilidad, pero las Empresas de Redes de Transporte, principalmente Uber, se han enriquecido de forma desproporcionada ante la falta de certeza jurídica, de autoridad, y la baja calidad de los servicios de transporte público.

Es necesario mencionar que sin duda revolucionó los esquemas del transporte en la Ciudad de México, amplió la visión sobre la eficiencia del transporte, y al generar competencia algunos gremios taxistas modernizaron su forma de trabajo; demostrando que es posible utilizar la tecnología en beneficio de los tiempos de

traslado y como herramienta de evaluación de los servicios, dejando en manos de los gobiernos locales el trabajo para lograr una movilidad urbana efectiva e integral mediante la movilidad inteligente.

Este trabajo demuestra la necesidad de transportes complementarios, ya que la diversificación de opciones enriquece los servicios, generando condiciones óptimas respecto a precios, comodidad y seguridad que permitan a los usuarios ampliar la gama de posibilidades ante la necesidad de la movilidad, así el ofrecimiento de más opciones con características positivas de competencia debe lograr una mejora continua en el transporte. El presente texto ha verificado, gracias a la amplia descripción sobre el territorio, el tipo de servicio y el análisis, que el diseño e implementación de mecanismos legales y administrativos que regulan los servicios de transporte privado mediante aplicación móvil, como Uber, en la Ciudad de México, presentan deficiencias que impactan en la certeza de sus actores, en detrimento de la movilidad urbana.

Ha quedado demostrado que estos mecanismos son deficientes ya que no son llevados a cabo, o se cumplen a comodidad de los funcionarios y empresas. Esa falta de control impacta a los usuarios, respecto de la calidad y seguridad del servicio, a los conductores en relación con sus condiciones laborales, a los gremios taxistas que son ampliamente desplazados, socaban las finanzas públicas y minimizan la credibilidad de las Leyes, Normas, Acuerdos, y acciones de gobierno, dañando a la Administración Pública.

La propuesta que se presenta está justificada y fundamentada para lograr una mejora regulatoria, jurídica y administrativa en los servicios de transporte privado mediante aplicación Móvil en la Ciudad de México, logrando una movilidad normada y con calidad, dejando claro que, sin la labor de la Administración Pública se vuelve imposible llevar a cabo acciones que beneficien a la sociedad.

Bibliografía

Fuentes Bibliográficas.

- **AGUILAR VILLANUEVA, L.** (2013) *El Gobierno del Gobierno*. México: INAP. http://www.inap.mx/portal/images/pdf/book/gobierno_delgobierno.pdf [Recuperado el 15 de abril del 2017]
- **AGUILAR VILLANUEVA, L.** (2006). *Gobernanza y gestión pública* (VI ed.). Ciudad de México, MEXICO: FCE.
- **ÁLVAREZ ENRÍQUEZ, L.** (2010). *La gestión incluyente en las grandes ciudades*. México, México: UNAM, UAM, INAH.
- **AREAS, D. W.** (2016). *Demographia World Urban Areas 12th*. La ciudad de México en el número 12 de las zonas urbanas más grandes del mundo.
- **AYALA ESPINO, JOSÉ.** (2001) *Economía del sector público mexicano*. (reimpr.2005) México: Esfinge.
- **BENEVOLO, C. D.** (2006). *Smart mobility in smart city*. En *Empowering Organizations Springer International Publishing*.
- **BOBBIO NORBERTO.** (1989) *Estado, gobierno y sociedad: Por una teoría general de la política*, FCE.
- **CHÍAS BECERRIL, L.** (1995). *El transporte metropolitano hoy* (1 ed.). México: UNAM.
- **GARROCHO RANGEL, C.** (2013) *Dinámica de las ciudades de México en el siglo XXI*. México: CONAPO, El Colegio Mexiquense.
- **GARZA, G.** (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. México, México : COLMEX.
- **GUERRERO OMAR.** (1980) *La administración pública del Estado Capitalista*. México. INAP.
- **IRACHETA, A.** (2006). *La necesidad de una política pública para el desarrollo de sistemas integrados de transporte en Grandes Ciudades Mexicanas*. México, México: El colegio Mexiquense, A.C.
- **ITDP.** (2016) *Movilidad Inteligente, diagnóstico de la situación actual en México*.ITDP.
- **ITDP.** (2017) *Movilidad Inteligente para la Ciudad de México*. México: ITDP
- **ITDP.** (15 de julio del 2015) *Oportunidades de Desarrollo Orientado al Transporte en 3 zonas metropolitanas de México*. México.
- **MARTINEZ SILVA, M.** (1978). *Diccionario de política y administración pública*. Colegio de licenciados en ciencias políticas y administración pública, A.C.
- **MENDOZA HAUCHECORNE, E.** (mayo-agosto de 2013). *La movilidad urbana como modus operandi que edifica las ciudades* (Vol. XIII). Toluca: El Colegio mexiquense, A.C.
- **MOLINA, C. M.** (2016). *Mejorar la Calidad del aire en el valle de México es urgente y un gran reto para la sociedad*. Centro Mario Molina, México.
- **MOYADO ESTRADA F.** *Gobernanza y calidad en la gestión pública: oportunidades para mejorar el desempeño de la Administración Pública en México*. INAP. México, 2014.
- **MUÑÚZURI HERNÁNDEZ, S. E.** *Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva*.
- **OBSERVATORIO CIUDADANO, C.** (2016). *Incidencia de los delitos de alto impacto en México*. Ejecutivo, Observatorio Ciudadano de la CDMX, México.
- **ONU.** (2016). *The world's Cities in 2016*. United Nations.
- **ONU-HABITAT** (2013) *Informe Mundial Sobre Asentamientos Urbanos*. EUA y Canadá: ONU-Hábitat.
- **ONU-HABITAT.** (2013). *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: orientaciones para política*. ONU-HABITAT. Earthscan.
- **REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.** (2001) *Diccionario de la Lengua Española*. Ed. 23.
- **WARD, P. M.** (2004). *México Megaciudad: Desarrollo Política 1970-2002*. México: Miguel Ángel Porrúa. El Colegio Mexiquense.

Fuentes Hemerográficas.

- **ACOSTA A.** (23 de junio del 2015). Tiene usuarios derecho a elegir o no Uber. *El Norte*. <https://www.elnorte.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=573066&md5=c78fdc7abacee5ab85605078cb3b3856&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe> [Recuperado el 12 de julio del 2017]
- **ACOSTA.** (07 de julio del 2015) "10 Razones por las que los usuarios utilizan Uber según expertos". *Publímetro*. <https://www.publimetro.com.mx/mx/tecnologia/2015/07/07/10-razones-que-usuarios-utilizan-uber-segun-expertos.html> [Recuperado el 0.3 de agosto del 2017]
- **AGENCIA AFP** (11 de mayo del 2017) "Los taxistas europeos ganan una primera batalla contra Uber". *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com/economia-y-politica/los-taxistas-europeos-ganan-una-primer-batalla-contra-uber/JGKAYHS3HRB6TGFFNSE5B6B6Q4/story/> [Recuperado el 04 de junio del 2017]
- **AGENCIAS.** (09 de mayo de 2014). "Uber, la App que molesta a los taxistas del mundo". *El imparcial*. <http://www.elimparcial.com/EdicionEnLinea/Notas/CienciayTecnologia/09052014/839317-Uber-la-app-que-molesta-a-los-taxistas-del-mundo.html> [Recuperado el 15 de 03 de 2017]
- **ANIMAL POLÍTICO.** (13 de 04 de 2016) .*Animal político*. <http://www.animalpolitico.com/2016/04/uber-y-cdmx-fijan-tope-a-tarifa-dinamica-no-pagaras-mas-de-4-9-por-un-viaje/> [Recuperado el 04 de mayo del 2017]
- **ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL.** (2009) *Código Fiscal del Distrito Federal*. <http://www.aldf.gob.mx/archivo-afa2182ed56e3aebca333d7b68feed36.pdf> [Recuperado el 07 de agosto del 2017]
- **ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL.** (2014) *Ley de Movilidad*. <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf> [Recuperado el 14 de marzo del 2018]
- **CDMX, COMUNICACIÓN.** (11 de noviembre de 2013). *Firma CDMx y CEPAL convenio de colaboración*. <http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/firma-cdmx-y-cepal-convenio-de-colaboracion-se-busca-elevar-la-calidad-de-vida-de-los-habitantes-boletin> [Recuperado el 27 de abril del 2017]
- **CDMX COMUNICACIÓN SOCIAL.** (15 de 06 de 2016) *Emite Gobierno de CDMX regulación*, <http://comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/busqueda/15+de+julio+de+2015?> [Recuperado el 03 de mayo del 2017]
- **CDMX.** (12 de agosto del 2016). *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. No. 136 CDMX. http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/0c37b1746512f388bf98ff67e80bcd33.pdf [Recuperado el 18 de julio del 2017]
- **CDMX.** (2016). *4 Informe de Gobierno, Miguel Angel Mancera*. México. <http://www.cdmx.gob.mx/informe> [Recuperado el 29 de mayo del 2017]
- **CDMX.** (2017) *5 Informe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera*. México. <http://www.informedegobiernocdmx.mx/> [Recuperado el 30 de octubre del 2017]
- **CDMX.** (2017) "Sistema de calles CDMX" nuevo modelo de movilidad. <http://cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/sistema-de-calles-cdmx-nuevo-modelo-de-movilidad> [Recuperado el 02 de diciembre del 2017]
- **CDMX.**(2017). *SEMOVI. Validación vehicular 2016*. <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/validacion-vehicular-2016>[Recuperado el 03 de noviembre de 2017]
- **CISNEROS** (12 de octubre del 2016) "7 razones por las que los taxistas quieren fuera a Uber". *El Economista*. <http://eleconomista.com.mx/sociedad/2016/10/12/7-razones-las-que-taxistas-quieren-fuera-uber> [Recuperado el 03 de agosto del 2017]
- **COFECE.** (2015) "Opina COFECE sobre los servicios de transporte" *COFECE-016-2015*. <https://www.cofece.mx/cofece/index.php/prensa/historico-de-noticias/opina-cofece-sobre-los-servicios-de-transporte-de-personas-por-medio-de-plataformas-moviles>

- **COHEN, B.** (2006). *Urbanization in developing countries: Current trends, future projections, and key challenges for sustainability*. *Technology in Society* (28), 63-80. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160791X05000588> [Recuperado el 10 de marzo del 2017]
- **CONACYT.** (2016). *Tendencias territoriales determinantes del futuro de la Ciudad de México*. México: Centro de Investigación en Geografía y Geomática. <http://cescdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2016/09/TendenciasDeterminantes.pdf> [Recuperado el 27 de abril del 2017]
- **CONAPO.** (26 de noviembre de 2015) *Datos Abiertos*. http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Datos_Abiertos_Distribucion_Territorial_de_la_Poblacion [Recuperado el 17 de 02 de 2016]
- **CONAPO.** (2010) *Anexo A, Mapas de marginación urbana de las zonas metropolitanas y ciudades de 100 mil o más habitantes, 2010*. México. http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/indices_margina/marginacion_urbana/AnexoA/Documento/04A_AGEB.pdf [Recuperado el 20 de agosto del 2017]
- **CORONA, S.** (16 de 06 de 2015). "El DF es la primera ciudad que regula a Uber en América Latina". *El país*. https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.html [Recuperado el 17 de julio del 2017]
- **COURTADE, L. P.** (03 de mayo del 2016). "Uber y Semovi acuerdan 'eliminar' tarifa dinámica". *Excelsior*. <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/05/03/1090283> [Recuperado el 17 de julio del 2017]
- **CRUZ, VILLEGAS.** (2015) *El caso uber en el transporte público de pasajeros en México Distrito Federal y su impacto en el marco tributario*. México. Tesis. UNAM.
- **DELGADO, D.** (20 de 07 de 2015). "Controlan 9 lideres 24 mil taxis". *El universal*. <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/07/20/controlan-9-lideres-24-mil-taxis> [Recuperado el 15 de agosto del 2017]
- **DELGADO, J.** (1998). *Ciudad- Región y transporte en el México Central*. México: Plaza y Valdez.
- **DINAMIA.** (2014). *Encuesta sobre transporte en la zona metropolitana de la Ciudad de México*.
- **DOF.** (2014) *Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018*.
- **DURÁN, M.** (12 de 10 de 2016). "Sostiene Serrano: Uber no afecta a taxis" *GrupoReforma*. <http://busquedas.gruporeforma.com/reforma/BusquedasComs.aspx> [Recuperado el 5 de mayo del 2017]
- **ECOBICI.** (2017). *¿Qué es Ecobici?* <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx> [Recuperado el 28 de abril del 2017]
- **FIMEVIC.** (2017). *Fideicomiso para el mejoramiento de las vías de comunicación del D.F.* <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm> [Recuperado el 29 de abril del 2017]
- **GALVIZ, G. I.** (2011) *Calidad en la Gestión de Servicios*. Venezuela: Universidad Rafael Urdaneta. <http://www.uru.edu/fondoeditorial/libros/pdf/calidaddelservicio/TEXTO.%20Gerencia%20del%20Servicio.%201ra.Edic..pdf> [Recuperado el 25 de enero del 2018]
- **GASCÓN, V.** (09 de junio del 2015). "Triplica modelo uber ingresos de choferes". *Reforma*. <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=559642&md5=50c6103512764562e2c39eba78311100&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&po=4> [Recuperado el 05 de julio del 2017]
- **GODF.** (2013) *Gaceta Oficial del Distrito Federal No. 1570* http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetitas/515146e4cf3ba.pdf [Recuperado el 08 de agosto del 2017]
- **GODF.** (2016). *Proyecto de Programa General de Desarrollo Urbano de la CDMX*. <http://www.seduvi.cdmx.gob.mx/programas/programa/programa-general-de-desarrollo-urbano> [Recuperado el 03 de mayo del 2018]
- **GODF.** (17 de agosto del 2015) *Reglamento de Tránsito del DF*. CDMX.

http://www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf [Recuperado el 07 de agosto del 2017]

- **GÓMEZ, L. y CRUZ, A.** (27 de julio del 2016) "Demandan conductores de Uber a dependencias federales apoyar su lucha". *La Jornada*.
<http://www.jornada.unam.mx/2016/07/27/capital/034n2cap> [Recuperado el 20 de agosto del 2017]
- **GUTIÉRREZ, A.** (2009). *Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad?. Aprendiendo a delimitar los deseos*. Buenos Aires, Argentina: XV CLATPU.
<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf> [Recuperado el 10 de marzo del 2017]
- **GOOGLE** (2017) *Los 10 principales concesionarios de sitios de taxis en la Ciudad de México*.
<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=16XFBPIyvgyl7o2R-CBvLIQ0w-A&ll=19.440806999999996%2C-99.139849000000003&z=11> Recuperado el 19 de agosto del 2017]
- **HERNÁNDEZ, E.** (16 de noviembre de 2016) "Uber ha registrado 8mil vehículos ante la SEMOVI". *El Universal*.
<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/11/16/uber-ha-registrado-8-mil-vehiculos-ante-la-semovi> [Recuperado el 21 de agosto del 2017].
- **IE BUSINESS SCHOOL** (2016). *Economía Colaborativa en América Latina*. España.
- **IMCO.** (2016). *Índice de Competitividad Estatal*. <http://imco.org.mx/competitividad/indice-de-competitividad-estatal-2016/> [Recuperado el 27 de abril del 2017]
- **INEGI.** (2017) *Aumenta Uso de Internet, Teléfonos Inteligentes y T.V. Digital*.
http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2017/especiales/especiales2017_03_02.pdf [Recuperado el 03 de junio del 2017]
- **INEGI.** (s.f.). *Encuesta Intercensal*.
http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2017/especiales/especiales2017_03_02.pdf
- **INEGI** (2010) *Censo de Población y Vivienda*.
<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/2010/> [Recuperado el 15 de abril del 2017]
- **INEGI** (2016) *México en cifras*. <http://www.beta.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/> [Recuperado el 16 de abril del 2017]
- **INEGI.** (2016) "Apropósito del día del internet".
http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2016/internet2016_0.pdf
- **INEGI.** (2015). *Cuéntame*.
<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/> [Recuperado el 02 de mayo del 2017]
- **INEGI.** (2016). *Conociendo Ciudad de México*. anual, México.
- **INEGI.** (2016). *Encuesta Nacional Sobre Disponibilidad y Uso de las Tecnologías de la Información en los Hogares*.
<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/regulares/dutih/2016/> [Recuperado el 29 de mayo del 2017]
- **INEGI.** (2016). *Estadísticas a Propósito del Día Mundial del Internet*.
http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2016/internet2016_0.pdf [Recuperado el 29 de mayo del 2017]
- **INEGI.** *Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC)*. INEGI.
- **ITDP.** (19 de Marzo del 2013) *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el DF*. México:
<http://mexico.itdp.org/documentos/informe-especial-sobre-el-derecho-a-la-movilidad-en-el-df/> [Recuperado el 26 de agosto del 2017]
- **ITDP.** (2018). *Quiénes somos*. <http://mexico.itdp.org/quienes-somos/> [Recuperado el 15 del 03 del 2018]
- **ITDP.** (2012) *Transformando la movilidad urbana en México*. México: ITDP.
<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico2.pdf> [Recuperado el 05 de abril del 2017]
- **JIMÉNEZ, G.** (18 de noviembre de 2016) "El futuro de la movilidad urbana". *Animal Político*.
<https://www.animalpolitico.com/blogueros-blog-invitado/2016/11/18/futuro-la-movilidad-urbana/> [Recuperado el 17 de marzo del 2018]

- **LEIDENBERGER, G.** (2011). *La historia viaja en tranvía*. México: UAM.
- **LOCATEL** (2017) *Inicio*. <http://locatel.cdmx.gob.mx/> [Recuperado el 06 de mayo del 2017]
- **LÓPEZ, J.** (03 de noviembre de 2016). "Recaudan 70 mdp; aún sin estrategia; fondo de taxis vía app". *Excélsior*. <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/11/03/1125996> [Recuperado el 24 de julio del 2017]
- **LÓPEZ, J.** (02 de junio del 2015) "Amagan taxistas con operativos anti-Uber". *Reforma*. <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=555294&urlredirect=https://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=555294> [Recuperado el 02 de julio del 2017]
- **M1, R.** (2017). *RTP*. Recuperado el 2017, de <http://www.rtp.gob.mx/redderutas.html>
- **MARTÍNEZ, A.** (01 de 06 de 2014). "Uber acelera sus planes de crecimiento, en México". *El Financiero*. <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-acelera-sus-planes-de-crecimiento-en-mexico> [Recuperado el 08 de julio del 2017]
- **METROBÚS.** (2017). *Metrobús*. <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/de-la-dependencia/acerca-de> [Recuperado el 27 de abril del 2017]
- **MÉXICO EVALÚA.** (22 de noviembre del 2016) "La ruta del delito en el transporte público de la CDMX". <http://mexicoevalua.org/2016/11/22/la-ruta-del-delito-en-el-transporte-publico-de-la-cdmx/> [Recuperado el 10 de marzo del 2017]
- **MIRANDA, A.** (2015). "Pone SCT trabas a Uber en AICM" *Reforma*. <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=572144&md5=7f131a716a9e9ea2ac4769e9671292f3&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&po=4> [Recuperado el 10 de julio del 2017]
- **MORA.** (19 de septiembre del 2013) "Al corralón 13 taxis piratas que operaban en la zona rosa". *El Universal*. <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/taxis-ejecutivos-piratas-al-corralon-952160.html> [Recuperado el 02 de agosto del 2017]
- **MORALES, A. p.** *CONSEJERIA JURIDICA*.
- **MOTA, C.** (27 de 09 de 2016). "UBER, más grande que Walmart en 2017". *El Financiero*. <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/carlos-mota/uber-mas-grande-que-walmart-en-2017> [Recuperado el 17 de agosto del 2017]
- **NAVARRO, M. F.** (19 de enero del 2016). "Uber baja tarifas en México y conductores protestan con paro". *Excélsior*. <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/01/19/1069529> [Recuperado el 19 de julio del 2017]
- **NICOLÁS, L.** (12 de marzo de 2016). "Uber exprime a sus socios para ser el líder". *El economista*. <http://eleconomista.com.mx/tecnociencia/2016/03/12/uber-exprime-sus-socios-ser-lider> [Recuperado el 04 de junio de 2017]
- **NOTIMEX.** (14 de 10 de 2015). "A partir de 2016, Uber y Cabify pagarán impuestos al GDF". *Excélsior*. <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/10/14/1051283> [Recuperado el 18 de julio del 2017]
- **NOTIMEX.** (25 de junio del 2015) "Atacan autos de Uber en Francia". *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/tecnologia/Atacan-autos-de-Uber-en-Francia--20150625-0123.html> [Recuperado el 07 de junio del 2017]
- **NOTIMEX.** (22 de junio de 2015). "Debate sobre Uber y Cabify fue una farsa: taxistas". *Excélsior*. <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/06/22/1030793> [Recuperado el 02 de mayo del 2017]
- **NOTIMEX.** (08 de mayo del 2013) "Detectan en dos años 220 autos robados operando como taxis: Invea DF". *Excélsior*. <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/05/08/897923> [Recuperado el 30 de julio del 2017]
- **ONU-HABITAT.** (2017). *Sobre nosotros*. <https://es.unhabitat.org/sobre-nosotros/> [Recuperado el 03 del 02 del 2017]
- **ONU-HABITAT.** (2015). *Reporte Nacional de Movilidad urbana en México 2014-2015*. <http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/07/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015-Final.pdf> [Recuperado el 20 del 02 de 2017]

- **ORTEGA, I.** (23 de noviembre del 2016) " Habilita Uber pago en efectivo en Edomex" *Reforma*.<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=990601&md5=3d9527317e45318b488649e791e48e19&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lcmd5=10611d5f1f7a414807f11644db42ca8c> [Recuperado el 24 de agosto del 2017]
- **ORTEGA, I.** (20 de octubre del 2014). "Plantean regular servicio de Uber". *Reforma*.<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=371064&md5=ffc867d34a5cb5d0eedd5b270e2c171b&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe> [Recuperado el 27 de junio del 2017]
- **ORTEGA, I.** (01 de noviembre de 2016). "Costará a Uber \$1,650 revisión vehicular". *Grupo Reforma*.<http://busquedas.gruporeforma.com/reforma/BusquedasComs.aspx> [Recuperado el 25 de junio del 2017]
- **ORTEGA, I.** (24 de enero del 2017) " Usan de estacionamiento módulo para Uber" *Reforma*.<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=1030754&v=1&urlredirect=https://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=1030754&v=1> [Recuperado el 28 de agosto del 2017]
- **PEMEX.** *Indicadores Petroleros*.
http://www.ri.pemex.com/files/dcpe/petro/epublico_esp.pdf [Recuperado el 08 de agosto del 2017]
- **PLANCDMX. (2016).** *Proyecto General*.
http://plancd.mx/assets/pdfs/PLANCDMX_Documento_web.pdf [Recuperado el 16 de mayo del 2017]
- **RAMÍREZ, A.** (17 de septiembre del 2017) "Uber tiene dos registros fiscales, uno en México y otro en los Países Bajos". *Imagen Poblana*.<https://imagenpoblana.com/17/09/17/uber-tiene-dos-registros-fiscales-uno-en-mexico-y-otro-en-paises-bajos> [Recuperado el 25 de septiembre del 2017]
- **RAMÍREZ, J.** (12 de julio del 2016) " Los socios se quejan de que la empresa transnacional disminuye sus tarifas en detrimento de ellos y los operadores". *Reporte Índigo*.<https://www.reporteindigo.com/reporte/estallan-socios-contra-uber/> [Recuperado el 20 de agosto del 2017]
- **RAMOS A.** (30 de octubre del 2014). "Prentende SEMOVI meter mano a Uber". *Reforma*.<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=380363&md5=a2482e577c89448c3136a9a5aec51d66&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe> [Recuperado el 27 de junio del 2017]
- **REDACCIÓN** (15 de julio de 2016). "Choferes de Uber protestan contra tarifas: no tomarán viajes de UberPool". *Animal Político*.<http://www.animalpolitico.com/2016/07/choferes-uber-protestan-tarifas-no-tomaran-viajes-uberpool/> [Recuperado el 3 de mayo del 2017]
- **REDACCIÓN.** (17 de abril de 2017). "¿Cuántas ganancias generó uber en 2016?" *Mundo Ejecutivo*.<http://mundoejecutivo.com.mx/econom-negocios/2017/04/17/cu-ntas-ganancias-gener-uber-2016> [Recuperado el 02 de julio del 2017]
- **REDACCIÓN.** (11 de julio del 2016) "Choferes denuncian abusos de Uber en la CDMX". *Proceso*.<https://www.proceso.com.mx/446918/choferes-denuncian-abusos-uber-en-la-cdmx> [Recuperado el 21 de agosto del 2017]
- **REDACCIÓN.** (27 de marzo del 2014). "Cómo reportar cobros excesivos por parte de taxistas" *El Semanario*.<https://elsemanario.com/metropoli/39741/como-reportar-cobros-excesivos-por-parte-de-taxistas/> [Recuperado el 02 de agosto del 2017]
- **REDACCIÓN.** (25 de junio del 2015). "El millonario negocio de los sitios de taxi detrás de la guerra contra Uber" *Vértigo*.<http://www.vertigopolitico.com/articulo/33281/El-millonario-negocio-de-los-sitios-de-taxi-detras-de-la-guerra-contra-Uber> [Recuperado el 15 de agosto del 2017]
- **REDACCIÓN.** (03 de octubre del 2013). "El otro robo: el taxímetro". *Más por Más*.<https://www.masporamas.com/cdmx/el-otro-robo-el-taximetro/> [Recuperado el 02 de agosto del 2017]
- **REDACCIÓN.** (13 de abril del 2016) "Uber y CDMX fijan tope a tarifa dinámica: no pagarás más de 4.9 por un viaje". *Animal Político*.

<https://www.animalpolitico.com/2016/04/uber-y-cdmx-fijan-tope-a-tarifa-dinamica-no-pagaras-mas-de-4-9-por-un-viaje/> [Recuperado el 15 de julio del 2017]

- **REDACCIÓN.** (26 de mayo del 2015) "La descarga de Uber aumentó 800% durante protesta de taxistas" en *Animal político*. <https://www.animalpolitico.com/2015/05/la-descarga-de-uber-aumento-800-durante-protesta-de-taxistas/> [Recuperado el 08 de marzo del 2017]
- **REDACCIÓN.** (28 de julio del 2015) "Taxistas y vecinos destrozan 5 autos de Uber Cabify cerca del aeropuerto del DF" *Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/411741/destrozan-cinco-autos-de-uber-y-cabify-cerca-del-aeropuerto-del-df> [Recuperado el 04 de marzo del 2017]
- **REDACCIÓN.** (25 de mayo de 2015). "Taxistas protestan en DF y piden operativos contra piratas, Uber y Cabify". *Animal Político* <https://www.animalpolitico.com/2015/05/taxistas-marcharan-en-el-df-encontra-de-uber/> [Recuperado el 05 de julio del 2017]
- **REDACCIÓN.** (12 de diciembre de 2016). "Taxistas: seguirán protestas contra uber en CDMX si hay tolerancia". *Milenio*. <http://www.milenio.com/estados/taxistas-seguiran-protestas-cdmx-tolerancia-uber> [Recuperado el 25 de julio del 2017]
- **REFORMA.** (19 de 10 de 2014). Acusa Uber de agresiones . *Reforma*, pág. 6.
- **REUTERS.** (10 de 07 de 2015). Limitarían número de autos a Uber en el DF. *Excelsior*.
- **RIVERA CABRERA, M.** (07 de julio del 2015). WTaxistas acusan amañada regulación de Uber y CabifyW. *El economista* . <https://www.economista.com.mx/tecnologia/Taxistas-acusan-amanada-regulacion-de-Uber-y-Cabify--20150717-0062.html> [Recuperado el 18 de julio del 2017]
- **RODEA, F.** (13 de diciembre del 2016) "Taxistas protestan contra Uber y Cabify en la CDMX". *El Financiero*. <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/taxistas-protestan-contra-uber-y-cabify-en-la-cdmx.html> [Recuperado el 16 de agosto del 2017]
- **RODRÍGUEZ, A.** (18 de 10 de 2015). *Hipertextual. La historia de Uber*. <https://hipertextual.com/2015/10/historia-uber> [Recuperado el 17 de marzo de 2017]
- **RODRÍGUEZ, J.** (1999). *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. México: UNAM.
- **RODRÍGUEZ, M.** (11 de 01 de 2016). Arranca Uber Pool en la Ciudad de México . *Reforma*
- **SALVADOR MEDINA RAMÍREZ.** (2006). *Movilidad inteligente, diagnostico de la situación actual en México*. ITDP, México. Obtenido de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Inteligente.pdf>
- **SEDATU.** *¿Qué hacemos?* <https://www.gob.mx/sedatu/que-hacemos> [Recuperado el 05 de febrero del 2018]
- **SEDEMA.** (2016). *Decreto Programa Hoy No Circula*. CDMX. <http://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/hoy-no-circula/decreto-programa-hoy-no-circula-segundo-semester-2016.pdf> [Recuperado el 03 de septiembre del 2017]
- **SEMOVI.** (2017). *Acerca de*. http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/71-page=5.html [Recuperado el 03 de 08 de 2017]
- **SEMOVI.** (15 de julio del 2015). *Acuerdo por el que se crea el Registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas Informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal*. No. 133. http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf [Recuperado el 11 de 02 de 2017]
- **SEMOVI** (2017) "Autorización de Cesión o Transmisión de los Derechos y Obligaciones de una Concesión" <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/taxis/autorizacion-de-cesion-o-transmision-de-los-derechos-y-obligaciones-de-una-concesion> [Recuperado el 03 de julio del 2017]
- **SEMOVI.** (01 de noviembre del 2016). *Comunicado de validación vehicular*.

- <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/conforme-lo-establece-la-gaceta-oficial-de-la-ciudad-de-mexico-del-12-de-agosto-del-2016-los-vehiculos-que-ofrecen-el-servicio-privado-de-transporte-con-chofer> [Recuperado el 14 de julio del 2017]
- **SEMOVI.** (2017) Manual administrativo, 2017. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Manual%20Administrativo%20SEMOVI.pdf> [Recuperado el 10 de septiembre del 2018]
 - **SEMOVI.** (2014) *Plan Integral de Movilidad 2013-2018*. <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf> [Recuperado el 04 de marzo del 2017]
 - **SEMOVI** (2016) *Requisitos para la Validación Vehicular 2016*. CDMX. <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/REQUISITOS%20FINALES%20CAMOVI%2007102016.pdf> [Recuperado el 01 de septiembre del 2017]
 - **SEMOVI.** (2017) *Sustitución de Vehículos*. <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/taxis/sustitucion-de-vehiculos> [Recuperado el 06 de agosto del 2017]
 - **SEMOVI.** (2017). “Cinco siglos de transporte en la ciudad” http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico.html [Recuperado el 13 de abril de 2017]
 - **SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS.** (2017). *STE, Acerca de*. <http://www.ste.cdmx.gob.mx/de-la-dependencia/acerca-de> [Recuperado el 27 de abril del 2017]
 - **STC METRO.** (2017). *STC*. <http://www.metro.cdmx.gob.mx/de-la-dependencia/acerca-de> [Recuperado el 27 de abril del 2017]
 - **TRANSPARENCIA DF (2017). Aire.** http://www.transparenciamedioambiente.df.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=116&Itemid=405 [Recuperado el 08 de agosto del 2017]
 - **TRIULZI, C.** (20 de 03 de 2012). *El transporte de la Ciudad de México*. <http://www.artdecomexico.com/transportedelaciudaddemexico/> [Recuperado el 11 de marzo de 2017]
 - **UBER.**(2017) *Adenda*. <https://www.uber.com/es-PA/newsroom/preguntas-frecuentes-tarifas-por-adelantado/> [Recuperado el 29 de julio del 2017]
 - **UBER.** (08 de agosto del 2017) *Ahora la cuota de solicitud y el cargo “otras contribuciones” serán variables*. <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/vbf-cdmx/> [Recuperado el 26 de septiembre del 2017]
 - **UBER.** (2016) *Asegurando Autos Disponibles*. <https://newsroom.uber.com/mexico/asegurando-autos-disponibles/> [Recuperado el 10 de agosto del 2017]
 - **UBER** (2017) *Conoce las Nuevas Tarifas de Uber*. <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/conoce-las-nuevas-tarifas-de-uber/> [Recuperado el 08 de agosto del 2017]
 - **UBER** (2017) *Dónde conducir, Ciudad de México*. <https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/where-to-drive/> [Recuperado el 06 de agosto del 2017]
 - **UBER** (2017). *Nuestra Historia*. <https://www.uber.com/es-MX/about/> [Recuperado el 20 de marzo de 2017]
 - **UBER.** Obtenido de <https://help.uber.com/es-MX/h/04828111-5540-4f04-8b22-7fee7feb2b3e>
 - **UBER** (2017) *¿QUÉ ES? Tarifa Dinámica y Divide la Tarifa*. <https://www.uber.com/es-MX/newsroom/tarifa-dinamica-queremos-estar-siempre-disponibles/> [Recuperado el 06 de agosto del 2017]
 - **UBER** (2017) *Requisitos de autos, Ciudad de México*. <https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/vehicle-requirements/> [Recuperado el 06 de julio del 2017]
 - **UBER.** (*Sitios Internacionales*. <https://www.uber.com/es-MX/country-list/> [Recuperado el 28 de junio del 2017]
 - **UBER.** (03 de septiembre del 2015) *Contrato de Servicios*. <https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/> [Recuperado el 14 de septiembre del 2017]

- **UBER.** *UberPool Juntos Viajamos Más.* <https://www.uber.com/es-MX/ride/uberpool/> [Recuperado el 10 de enero del 2018]
- **UBER.** (2017). *Ubercities.* <https://www.uber.com/es-MX/cities/> [Recuperado el 20 de abril de 2017]
- **UBER.** (15 de julio del 2015) *Uber se queda en la Ciudad de México.* <https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uber-se-queda-en-la-ciudad-de-mexico/> [Recuperado el 20 de agosto del 2017]
- **ZAMARRÓN, I.** (4 de agosto del 2017) " Pese a resolución, SEMOVI niega datos de Uber-Cabify". *Publímetro.* <https://www.readmetro.com/es/mexico/publimetro/20170804/2/> [Recuperado el 23 de agosto del 2017]

Anexo 1. Solicitudes de información.



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

2017 "Año del Centenario de la Promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos"

Ciudad de México a 7 de junio de 2017
SM/DTRE/ STCE/162/2017
Asunto: INFOMEX 0106500141717

LIC. LUIS FERNANDO ORTEGA VAZQUEZ
J.U.D. DE DISEÑO Y ADECUACION DE NORMAS
TECNICAS AL TRANSPORTE DE RUTA
P R E S E N T E.

En atención a su oficio SM/SST/DGTRE/DST/SNT/JUDDANT/0397/2017, de fecha 26 de mayo de 2017, relacionado con la solicitud de Información Pública, con número 0106500141717, mediante el cual requiere:

- ¿Cuántos choferes y vehículos se han registrado ante la SEMOVI para el servicio de transporte privado con chofer hasta la fecha?
- ¿Cuántos vehículos de transporte privado con chofer han realizado su revista vehicular en 2016 y 2017?
- ¿Cuánto se ha recaudado y en que se ha utilizado el 1.5% cobrado a las empresas de servicio de transporte privado con chofer?
- ¿Cuántas empresas de servicio de transporte privado con chofer se han dado de alta ante la SEMOVI y cuáles son, como funciona el fondo de movilidad?

Al respecto y con fundamento en el artículo 6º de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, 1, 2, 3, 11, 13, 196, 201 y 211 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, se informa:

Que hasta esta fecha se encuentran registrados en CAMOVI2,310 vehículos y de los choferes no hay registros.

En lo que respecta a Revista Vehicular, no existe el trámite como tal por que los autos particulares no pasan Revista, el procedimiento se llama Validación vehicular y se cuentan a esta fecha, con 1,937 unidades registradas.

El Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón, se estableció a través de un Fideicomiso del orden PRIVADO, esto es, toda vez que no recaen dentro de los supuestos estipulados en los artículos 101 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 12 y 13 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal, que a la letra versan:

ESTATUTO DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL

Artículo 101. El Jefe del Gobierno aprobará, la participación del gobierno de la entidad en las empresas, sociedades y asociaciones civiles o mercantiles, ya sea para su creación, para aumentar su capital o patrimonio, y, en su caso, adquirir todo o parte de éstos. Dicha aprobación también será indispensable para constituir o aumentar fideicomisos públicos. Las autorizaciones a que se refiere este artículo serán otorgadas por conducto de la Secretaría que determine la Ley Orgánica, la cual será fideicomitente única de dichos fideicomisos.

LEY DE PRESUPUESTO Y GASTO EFICIENTE DEL DISTRITO FEDERAL

Artículo 12.- Son fideicomisos públicos los que constituya el Gobierno de la Ciudad de México por conducto de



Presidencia del Poder Ejecutivo Federal y Especializado
Subdirección de Transporte de Carga y Especializado
Cerrada Colegio Militar No. 2 piso 1 C.P. Pórtico Dr. Miguel Alemán C.P. 11400
Tel: 55 52 45 22 22 ext. 1000



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

la Secretaría en su carácter de fideicomitente único de la Administración Pública. Los fideicomisos públicos tendrán como propósito auxiliar al Jefe de Gobierno o a los Jefes Delegacionales, mediante la realización de actividades prioritarias o de las funciones que legalmente les corresponden.

Se asimilarán a los fideicomisos públicos en términos de transparencia y rendición de cuentas, aquellos que constituyan los Órganos Autónomos y de Gobierno a los que se les asignen recursos del Presupuesto de Egresos.

Los fideicomisos públicos y los que se asimilen a éstos, deberán registrarse ante la Secretaría en los términos y condiciones que se establecen en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 13.- Para constituir, modificar o extinguir fideicomisos públicos, cuando así convenga al interés público, las Dependencias, Delegaciones, Órganos Desconcentrados y Entidades deberán contar con la aprobación del Jefe de Gobierno, emitida por conducto de la Secretaría.

La constitución, modificación y extinción de los fideicomisos públicos de la Ciudad de México, deberán informarse en un apartado específico en el Informe Trimestral y en la Cuenta Pública.

Cuando los fideicomisos públicos no cuenten con la autorización y registro de la Secretaría, procederá su extinción o liquidación.

Cuando se extingan los fideicomisos públicos a que se refiere esta Ley, los recursos financieros deberán enterarse a la Secretaría.

En ese orden de ideas, toda vez que los recursos son de ORIGEN PRIVADO y de conformidad con lo que estipulado en el artículo 382 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, mismo que señala:

Artículo 382.- Pueden ser fideicomisarios las personas que tengan la capacidad necesaria para recibir el provecho que el fideicomiso implica.

El fideicomisario podrá ser designado por el fideicomitente en el acto constitutivo del fideicomiso o en un acto posterior.

El fideicomiso será válido aunque se constituya sin señalar fideicomisario, siempre que su fin sea lícito y determinado, y conste la aceptación del encargo por parte del fiduciario.

Las instituciones mencionadas en el artículo 385 de esta Ley podrán reunir la calidad de fiduciarias y fideicomisarias únicamente tratándose de fideicomisos que tengan por fin servir como instrumentos de pago a su favor. En este supuesto, las partes deberán convenir los términos y condiciones para dirimir posibles conflictos de intereses, para lo cual podrán nombrar a un ejecutor o instructor, que podrá ser una institución fiduciaria o cualquier tercero, a fin de que determine el cumplimiento o incumplimiento del contrato para el solo efecto de iniciar el procedimiento de ejecución y para que cumpla los fines del fideicomiso en lo que respecta a la aplicación de los bienes afectos al fideicomiso como fuente de pago de obligaciones derivadas de créditos otorgados por la propia institución.

Se rigen en cuanto a lo que estipulan los artículos 46 fracción XV, 80 y 142 de la Ley de Instituciones de Crédito, los cuales versan:

Artículo 46.- Las instituciones de crédito sólo podrán realizar las operaciones siguientes:
I a la XIV...

XV. Practicar las operaciones de fideicomiso a que se refiere la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, y llevar a cabo mandatos y comisiones;

Las instituciones de crédito podrán celebrar operaciones consigo mismas en el cumplimiento de fideicomisos, mandatos o comisiones, cuando el Banco de México lo autorice mediante disposiciones de carácter general, en las que se establezcan requisitos, términos y condiciones que promuevan que las operaciones de referencia se realicen en congruencia con las condiciones de mercado al tiempo de su celebración, así como que se eviten conflictos de interés;

XVI a la XXVIII...

....
Artículo 80.- En las operaciones a que se refiere la fracción XV del artículo 46 de esta Ley, las instituciones desempeñarán su cometido y ejercerán sus facultades por medio de sus delegados fiduciarios.

La institución responderá civilmente por los daños y perjuicios que se causen por la falta de cumplimiento en las condiciones o términos señaladas en el fideicomiso, mandato o comisión, o la ley.

En el acto constitutivo del fideicomiso o en sus reformas, se podrá prever la formación de un comité técnico,



Dirección General de Transporte de Pasa y Españolismo
Subdirección de Transporte de Carga y Españolismo
Carretera Colegio Militar No. 1, Piso 1, Col. Popocatepec, Del. Miguel Alemán, C.P. 17400
Tel: 5242 4582seamtsi@pccmex



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

las reglas para su funcionamiento y facultades del fiduciario. Cuando las instituciones de crédito obren ajustándose a los dictámenes o acuerdos de este comité, estarán libres de toda responsabilidad, siempre que en la ejecución o cumplimiento de tales dictámenes o acuerdos se cumpla con los fines establecidos en el contrato de fideicomiso y se ajusten a las disposiciones jurídicas aplicables.

...

Artículo 142.- La información y documentación relativa a las operaciones y servicios a que se refiere el artículo 46 de la presente Ley, tendrá carácter confidencial, por lo que las instituciones de crédito, en protección del derecho a la privacidad de sus clientes y usuarios que en este artículo se establece, en ningún caso podrán dar noticias o información de los depósitos, operaciones o servicios, incluyendo los previstos en la fracción XV del citado artículo 46, sino al depositante, deudor, titular, beneficiario, fideicomitente, fideicomisario, comitente o mandante, a sus representantes legales o a quienes tengan otorgado poder para disponer de la cuenta o para intervenir en la operación o servicio.

Como excepción a lo dispuesto por el párrafo anterior, las instituciones de crédito estarán obligadas a dar las noticias o información a que se refiere dicho párrafo, cuando lo solicite la autoridad judicial en virtud de providencia dictada en juicio en el que el titular o, en su caso, el fideicomitente, fideicomisario, fiduciario, comitente, comisionista, mandante o mandatario sea parte o acusado. Para los efectos del presente párrafo, la autoridad judicial podrá formular su solicitud directamente a la institución de crédito, o a través de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Las instituciones de crédito también estarán exceptuadas de la prohibición prevista en el primer párrafo de este artículo y, por tanto, obligadas a dar las noticias o información mencionadas, en los casos en que sean solicitadas por las siguientes autoridades:

I. El Procurador General de la República o el servidor público en quien delegue facultades para requerir información, para la comprobación del hecho que la ley señale como delito y de la probable responsabilidad del imputado;

II. Los procuradores generales de justicia de los Estados de la Federación y del Distrito Federal o subprocuradores, para la comprobación del hecho que la ley señale como delito y de la probable responsabilidad del imputado;

III. El Procurador General de Justicia Militar, para la comprobación del hecho que la ley señale como delito y de la probable responsabilidad del imputado;

IV. Las autoridades hacendarias federales, para fines fiscales;

V. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para efectos de lo dispuesto por el artículo 115 de la presente Ley;

VI. El Tesorero de la Federación, cuando el acto de vigilancia lo amerite, para solicitar los estados de cuenta y cualquier otra información relativa a las cuentas personales de los servidores públicos, auxiliares y, en su caso, particulares relacionados con la investigación de que se trate;

VII. La Auditoría Superior de la Federación, en ejercicio de sus facultades de revisión y fiscalización de la Cuenta Pública Federal y respecto a cuentas o contratos a través de los cuáles se administren o ejerzan recursos públicos federales;

VIII. El titular y los subsecretarios de la Secretaría de la Función Pública, en ejercicio de sus facultades de investigación o auditoría para verificar la evolución del patrimonio de los servidores públicos federales.

La solicitud de información y documentación a que se refiere el párrafo anterior, deberá formularse en todo caso, dentro del procedimiento de verificación a que se refieren los artículos 41 y 42 de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, y

IX. La Unidad de Fiscalización de los Recursos de los Partidos Políticos, órgano técnico del Consejo General del Instituto Federal Electoral, para el ejercicio de sus atribuciones legales, en los términos establecidos en el Código Federal de Instituciones y Procedimientos Electorales. Las autoridades electorales de las entidades federativas solicitarán y obtendrán la información que resulte necesaria también para el ejercicio de sus atribuciones legales a través de la unidad primeramente mencionada.

Las autoridades mencionadas en las fracciones anteriores solicitarán las noticias o información a que se refiere este artículo en el ejercicio de sus facultades y de conformidad con las disposiciones legales que les resulten aplicables.

Las solicitudes a que se refiere el tercer párrafo de este artículo deberán formularse con la debida fundamentación y motivación, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. Los servidores públicos y las instituciones señalados en las fracciones I y VII, y la unidad de fiscalización a que se refiere la



Dirección General de Transportación y Españolización
Subdirección de Transporte de Carga y Capacidad
Carrero Callejón No. 2, piso 11 Co. Piedad de Iguala, México, D.F. 06426
Tel. 5542 4559 ext. 511 y 512



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

fracción IX, podrán optar por solicitar a la autoridad judicial que expida la orden correspondiente, a efecto de que la institución de crédito entregue la información requerida, siempre que dichos servidores o autoridades especifiquen la denominación de la institución, el número de cuenta, el nombre del cuentahabiente o usuario y demás datos y elementos que permitan su identificación plena, de acuerdo con la operación de que se trate.

Los empleados y funcionarios de las instituciones de crédito serán responsables, en los términos de las disposiciones aplicables, por violación del secreto que se establece y las instituciones estarán obligadas en caso de revelación indebida del secreto, a reparar los daños y perjuicios que se causen.

Lo anterior, en forma alguna afecta la obligación que tienen las instituciones de crédito de proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, toda clase de información y documentos que, en ejercicio de sus funciones de inspección y vigilancia, les solicite en relación con las operaciones que celebren y los servicios que presten, así como tampoco la obligación de proporcionar la información que les sea solicitada por el Banco de México, el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario y la Comisión para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, en los términos de las disposiciones legales aplicables.

Se entenderá que no existe violación al secreto propio de las operaciones a que se refiere la fracción XV del artículo 46 de esta Ley, en los casos en que la Auditoría Superior de la Federación, con fundamento en la ley que norma su gestión, requiera la información a que se refiere el presente artículo.

Los documentos y los datos que proporcionen las instituciones de crédito como consecuencia de las excepciones al primer párrafo del presente artículo, sólo podrán ser utilizados en las actuaciones que correspondan en términos de ley y, respecto de aquéllos, se deberá observar la más estricta confidencialidad, aun cuando el servidor público de que se trate se separe del servicio. Al servidor público que indebidamente quebrante la reserva de las actuaciones, proporcione copia de los mismos o de los documentos con ellos relacionados, o que de cualquier otra forma revele información en ellos contenida, quedará sujeto a las responsabilidades administrativas, civiles o penales correspondientes.

Las instituciones de crédito deberán dar contestación a los requerimientos que la Comisión Nacional Bancaria y de Valores les formule en virtud de las peticiones de las autoridades indicadas en este artículo, dentro de los plazos que la misma determine. La propia Comisión podrá sancionar a las instituciones de crédito que no cumplan con los plazos y condiciones que se establezca, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 108 al 110 de la presente Ley.

La Comisión emitirá disposiciones de carácter general en las que establezca los requisitos que deberán reunir las solicitudes o requerimientos de información que formulen las autoridades a que se refieren las fracciones I a IX de este artículo, a efecto de que las instituciones de crédito requeridas estén en aptitud de identificar, localizar y aportar las noticias o información solicitadas.

Por lo anteriormente referido, de conformidad con los artículos 6 fracción XLI, 21 y 135 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, toda vez que es un Fideicomiso Privado, la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado no detenta atribuciones para manejar, administrar ni operar el Fondo del caso que nos ocupa.

Es importante señalar que independientemente de que no se detenta atribución al respecto, de conformidad con los ordenamientos anteriormente señalados, es información determinada como privada y proporcionarla es objeto de sanciones administrativas, civiles o penales.

Ahora bien, respecto al cuestionamiento relativo a que ha sucedido con el Fondo del caso que nos ocupa, se informa que no se tiene consolidado aún ningún proyecto, por lo que no se han ejercido recursos del mismo.



Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado
Subdirección de Transporte de Carga y Especializado
Carretera Colegio Militar No. 2, piso 1, Col. Planes del Ángel, Hidalgo, C.P. 11409
Tel: 5345.4552@cdmx.gob.mx



Las empresas que al 31 de mayo de 2017, cuentan con CONSTANCIA DE REGISTRO ante la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México:

CABIFY MEXICO S DE RL DE CV
COMMUTE TECHNOLOGIES S.A.P.I. DE C.V.
OPERADORA DE SERVICIOS MOVILES Y DE PUBLICIDAD S.A. DE C.V.
PRADOS DE PIRINEOS S.A. DE C.V.
RED DE EXCELENCIA EN EL TRANSPORTE S.A. DE C.V.
TRACKING SISTEMS DE MEXICO SA. DE CV.
UBER MEXICO TECHNOLOGY AND SOFTWARE, S.A. DE C.V.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE
SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA Y ESPECIALIZADOS

C. EDGAR URIEL ALANIS PUEBLITA

De conformidad con lo establecido en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 25 de enero de 2016 en la que se publicó la FE DE ERRATAS al Decreto por el que se reforman adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal

Control de Gestión 269



Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado
Subdirección de Transporte de Carga y Especializado
Calle de Diego de León No. 2, piso 11, Col. Popocatepec, Miguel Alemán, C.P. 11400
Tel: 55424582@cmx.gob.mx



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

2017 "Año del Centenario de la Promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos"

Ciudad de México a 20 de agosto de 2017
SM/DTRE/ STCE/254/2017
Asunto: INFOMEX 0106500238217

LIC. LUIS FERNANDO ORTEGA VAZQUEZ
J.U.D. DE DISEÑO Y ADECUACION DE NORMAS
TECNICAS AL TRANSPORTE DE RUTA
P R E S E N T E.

En atención a su oficio SM/SST/DGTRE/DST/SNT/JUDDANT/0603/2017, de fecha 14 de agosto de 2017, relacionado con la solicitud de Información Pública, con número 0106500238217, mediante el cual requiere:

Respecto a la Validación Vehicular anual que se realiza a automóviles que prestan servicio de transporte privado con chofer en la CDMX.

1. Numero de validaciones vehiculares realizadas en 2016
2. Numero de validaciones vehiculares que se han realizado en 2017
3. Por concepto de validación vehicular ¿cuántos ingresos se generaron en 2016 y como fueron administrados?
4. ¿Cuáles fueron los criterios de selección que hicieron ganadora a la empresa CAR RECORD TECHNOLOGY S.A. DE C.V. de la convocatoria para la prestación de servicio de validación vehicular anual 2016?
5. ¿Qué empresa realiza la validación vehicular en el año 2017?

Con base en el "Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de los cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el distrito federal", que en su numeral PRIMERO contempla la aportación del 1.5% por cada viaje realizado, al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón, y en el numeral SEXTO menciona que las aportaciones al Fondo se Realizaran de acuerdo a los mecanismos y lineamientos que el Comité Técnico del Fondo señale, se pregunta.

1. ¿Cómo se integró el Comité Técnico del Fondo?
2. ¿Cuáles fueron los mecanismos y lineamientos que el Comité Técnico del Fondo determino?
3. ¿Cuánto dinero se ha entregado al fondo, proveniente de la aportación de 1.5% por parte de las empresas que cuentan con Constancia de Registro ante la Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México?
4. ¿Qué empresas que cuentan con Constancia de Registro ante la Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México han entregado recursos al fondo?
5. En que han sido utilizados dichos recurso?

Finalmente solicito a usted, copia del Fideicomiso donde se estableció el "Fondo para el taxi, la movilidad y el peatón"



Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado
Subdirección de Transporte de Carga y Especializado
Carretera Colegio Militar No 2, piso 1. Col. Popsia. Del. Miguel Alemán. C.P. 11420
Tel: 5342 4593 ext. 101 d. gob. mx

Sin más por el momento, agradezco su atención

Al respecto, se le informa con fundamento en el artículo 6º de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, 1, 2, 3, 11, 13, 196, 201 y 211 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, se informa:

PRIMERO.- Respecto a *Numero de validaciones vehiculares realizadas en 2016 a los automóviles que prestan servicio de transporte privado con chofer en la CDMX*, me permito informar que de conformidad con los registros, durante la anualidad que nos ocupa, se llevaron a cabo 202.

SEGUNDO.- En lo concerniente al *Número de validaciones vehiculares que se han realizado en 2017*, se informa que al 27 de agosto se han registrado un total de 2,868 unidades validadas.

TERCERO.- Relativo al *concepto de validación vehicular ¿cuántos ingresos se generaron en 2016 y como fueron administrados*, se comunica que la Administración Pública no percibe ingresos ni genera egresos relativos a la misma, por ende no existe información alguna que proporcionar.

CUATRO.- La selección se realizó mediante el procedimiento que estipulan los artículos 27 inciso b, 28, 39, 42, 52, 55, 69 y 73 la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal, 51 de su Reglamento y demás disposiciones legales, vigentes y aplicables.

QUINTO.- La empresa que realiza la validación vehicular es **CAR RECORD TECHNOLOGY S.A. DE C.V.**

SEXTO.- El Comité se encuentra integrado por:

- Subsecretaría de Transporte
- Dirección General de Administración
- Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado
- Dirección General del Servicio de Transporte Público Individual
- Dirección General de Transporte Particular
- Asesores y expertos

Es importante señalar que, como se integra el Comité Técnico del Fondo, sus mecanismos y lineamientos que determinó el mismo, el monto que a la fecha se ha aportado, así como a la solicitud de copia del Fideicomiso relativo al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón, es información que no se detenta y que recae en lo estipulado en los artículos 382 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, 46 fracción XV, 80 y 142 de la Ley de Instituciones de Crédito, los cuales versan:

LEY GENERAL DE TÍTULOS DE CRÉDITO

Artículo 382.- Pueden ser fideicomisarios las personas que tengan la capacidad necesaria para recibir el provecho que el fideicomiso implica.

El fideicomisario podrá ser designado por el fideicomitente en el acto constitutivo del fideicomiso o en un acto posterior.

El fideicomiso será válido aunque se constituya sin señalar fideicomisario, siempre que su fin sea lícito y determinado, y conste la aceptación del encargo por parte del fiduciario.

Las instituciones mencionadas en el artículo 385 de esta Ley podrán reunir la calidad de fiduciarias y fideicomisarias únicamente tratándose de fideicomisos que tengan por fin servir como instrumentos de pago a su





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

favor. En este supuesto, las partes deberán convenir los términos y condiciones para dirimir posibles conflictos de intereses, para lo cual podrán nombrar a un ejecutor o instructor, que podrá ser una institución fiduciaria o cualquier tercero, a fin de que determine el cumplimiento o incumplimiento del contrato para el solo efecto de iniciar el procedimiento de ejecución y para que cumpla los fines del fideicomiso en lo que respecta a la aplicación de los bienes afectos al fideicomiso como fuente de pago de obligaciones derivadas de créditos otorgados por la propia institución.

LEY DE INSTITUCIONES DE CRÉDITO

Artículo 46.- Las instituciones de crédito sólo podrán realizar las operaciones siguientes:

I a la XIV...

XV. Practicar las operaciones de fideicomiso a que se refiere la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, y llevar a cabo mandatos y comisiones;

Las instituciones de crédito podrán celebrar operaciones consigo mismas en el cumplimiento de fideicomisos, mandatos o comisiones, cuando el Banco de México lo autorice mediante disposiciones de carácter general, en las que se establezcan requisitos, términos y condiciones que promuevan que las operaciones de referencia se realicen en congruencia con las condiciones de mercado al tiempo de su celebración, así como que se eviten conflictos de interés;

XVI a la XXVIII...

...

Artículo 80.- En las operaciones a que se refiere la fracción XV del artículo 46 de esta Ley, las instituciones desempeñarán su cometido y ejercerán sus facultades por medio de sus delegados fiduciarios.

La institución responderá civilmente por los daños y perjuicios que se causen por la falta de cumplimiento en las condiciones o términos señalados en el fideicomiso, mandato o comisión, o la ley.

En el acto constitutivo del fideicomiso o en sus reformas, se podrá prever la formación de un comité técnico, las reglas para su funcionamiento y facultades del fiduciario. Cuando las instituciones de crédito obren ajustándose a los dictámenes o acuerdos de este comité, estarán libres de toda responsabilidad, siempre que en la ejecución o cumplimiento de tales dictámenes o acuerdos se cumpla con los fines establecidos en el contrato de fideicomiso y se ajusten a las disposiciones jurídicas aplicables.

...

Artículo 142.- La información y documentación relativa a las operaciones y servicios a que se refiere el artículo 46 de la presente Ley, tendrá carácter confidencial, por lo que las instituciones de crédito, en protección del derecho a la privacidad de sus clientes y usuarios que en este artículo se establece, en ningún caso podrán dar noticias o información de los depósitos, operaciones o servicios, incluyendo los previstos en la fracción XV del citado artículo 46, sino al depositante, deudor, titular, beneficiario, fideicomitente, fideicomisario, comitente o mandante, a sus representantes legales o a quienes tengan otorgado poder para disponer de la cuenta o para intervenir en la operación o servicio.

Como excepción a lo dispuesto por el párrafo anterior, las instituciones de crédito estarán obligadas a dar las noticias o información a que se refiere dicho párrafo, cuando lo solicite la autoridad judicial en virtud de providencia dictada en juicio en el que el titular o, en su caso, el fideicomitente, fideicomisario, fiduciario, comitente, comisionista, mandante o mandatario sea parte o acusado. Para los efectos del presente párrafo, la autoridad judicial podrá formular su solicitud directamente a la institución de crédito, o a través de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Las instituciones de crédito también estarán exceptuadas de la prohibición prevista en el primer párrafo de este artículo y, por tanto, obligadas a dar las noticias o información mencionadas, en los casos en que sean solicitadas por las siguientes autoridades:

I. El Procurador General de la República o el servidor público en quien delegue facultades para requerir información, para la comprobación del hecho que la ley señale como delito y de la probable responsabilidad del imputado;

II. Los procuradores generales de justicia de los Estados de la Federación y del Distrito Federal o subprocuradores, para la comprobación del hecho que la ley señale como delito y de la probable responsabilidad del imputado;

III. El Procurador General de Justicia Militar, para la comprobación del hecho que la ley señale como delito y de la probable responsabilidad del imputado;

IV. Las autoridades hacendarias federales, para fines fiscales;

V. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para efectos de lo dispuesto por el artículo 115 de la presente Ley;

VI. El Tesorero de la Federación, cuando el acto de vigilancia lo amerite, para solicitar los estados de cuenta y cualquier otra información relativa a las cuentas personales de los servidores públicos, auxiliares y, en su caso, particulares relacionados con la investigación de que se trate;

Handwritten signature or initials.



Dirección General de Tránsito de Ruta y Especializada
Subdirección de Transporte de Carga y Especializado
Cerrada Colegio Militar No. 2, 06011 Col. Popocatepec, Del. Miguel Alemán, C.P. 06140
Tel: 5242 45623extenonof@gob.mx



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

VII. La Auditoría Superior de la Federación, en ejercicio de sus facultades de revisión y fiscalización de la Cuenta Pública Federal y respecto a cuentas o contratos a través de los cuáles se administren o ejerzan recursos públicos federales;

VIII. El titular y los subsecretarios de la Secretaría de la Función Pública, en ejercicio de sus facultades de investigación o auditoría para verificar la evolución del patrimonio de los servidores públicos federales.

La solicitud de información y documentación a que se refiere el párrafo anterior, deberá formularse en todo caso, dentro del procedimiento de verificación a que se refieren los artículos 41 y 42 de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, y

IX. La Unidad de Fiscalización de los Recursos de los Partidos Políticos, órgano técnico del Consejo General del Instituto Federal Electoral, para el ejercicio de sus atribuciones legales, en los términos establecidos en el Código Federal de Instituciones y Procedimientos Electorales. Las autoridades electorales de las entidades federativas solicitarán y obtendrán la información que resulte necesaria también para el ejercicio de sus atribuciones legales a través de la unidad primeramente mencionada.

Las autoridades mencionadas en las fracciones anteriores solicitarán las noticias o información a que se refiere este artículo en el ejercicio de sus facultades y de conformidad con las disposiciones legales que les resulten aplicables.

Las solicitudes a que se refiere el tercer párrafo de este artículo deberán formularse con la debida fundamentación y motivación, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. Los servidores públicos y las instituciones señalados en las fracciones I y VII, y la unidad de fiscalización a que se refiere la fracción IX, podrán optar por solicitar a la autoridad judicial que expida la orden correspondiente, a efecto de que la institución de crédito entregue la información requerida, siempre que dichos servidores o autoridades especifiquen la denominación de la institución, el número de cuenta, el nombre del cuentahabiente o usuario y demás datos y elementos que permitan su identificación plena, de acuerdo con la operación de que se trate.

Los empleados y funcionarios de las instituciones de crédito serán responsables, en los términos de las disposiciones aplicables, por violación del secreto que se establece y las instituciones estarán obligadas en caso de revelación indebida del secreto, a reparar los daños y perjuicios que se causen.

Lo anterior, en forma alguna afecta la obligación que tienen las instituciones de crédito de proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, toda clase de información y documentos que, en ejercicio de sus funciones de inspección y vigilancia, les solicite en relación con las operaciones que celebren y los servicios que presten, así como tampoco la obligación de proporcionar la información que les sea solicitada por el Banco de México, el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario y la Comisión para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, en los términos de las disposiciones legales aplicables.

Se entenderá que no existe violación al secreto propio de las operaciones a que se refiere la fracción XV del artículo 46 de esta Ley, en los casos en que la Auditoría Superior de la Federación, con fundamento en la ley que norma su gestión, requiera la información a que se refiere el presente artículo.

Los documentos y los datos que proporcionen las instituciones de crédito como consecuencia de las excepciones al primer párrafo del presente artículo, sólo podrán ser utilizados en las actuaciones que correspondan en términos de ley y, respecto de aquéllos, se deberá observar la más estricta confidencialidad, aun cuando el servidor público de que se trate se separe del servicio. Al servidor público que indebidamente quebrante la reserva de las actuaciones, proporcione copia de las mismas o de los documentos con ellas relacionados, o que de cualquier otra forma revele información en ellos contenida, quedará sujeto a las responsabilidades administrativas, civiles o penales correspondientes.

Las instituciones de crédito deberán dar contestación a los requerimientos que la Comisión Nacional Bancaria y de Valores les formule en virtud de las peticiones de las autoridades indicadas en este artículo, dentro de los plazos que la misma determine. La propia Comisión podrá sancionar a las instituciones de crédito que no cumplan con los plazos y condiciones que se establezca, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 108 al 110 de la presente Ley.

La Comisión emitirá disposiciones de carácter general en las que establezca los requisitos que deberán reunir las solicitudes o requerimientos de información que formulen las autoridades a que se refieren las fracciones I a IX de este artículo, a efecto de que las instituciones de crédito requeridas estén en aptitud de identificar, localizar y aportar las noticias o información solicitadas.

Por lo anteriormente referido, de conformidad con los artículos 6 fracción XLI, 21 y 135 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, toda vez que es un Fideicomiso Privado, la Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado no detenta atribuciones



Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado
Subdirección de Transporte de Carga y Especializado
Cerrada Colegio Militar No. 2, piso 1, Col. Popotla, Del. Miguel Hidalgo, C.P. 11400
Tel: 5342 4593semov@df.gob.mx



para manejar, administrar ni operar el Fondo del caso que nos ocupa.

Es importante señalar que independientemente de que no se detenta atribución al respecto, de conformidad con los ordenamientos anteriormente señalados, es información determinada como privada y proporcionarla es objeto de sanciones administrativas, civiles o penales. Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

SÉPTIMO.- En cuanto a las empresas que han aportado al Fondo para la Movilidad, el Taxi y el Peatón, son:

- Uber México Technology and Software, S.A. de C.V.
- Cabify México, S. de R.L.

OCTAVO.- Finalmente, en lo que respecta a la aplicación de los recursos económicos aportados, se informa que NO se han ejercido.

Agradeciendo su atención, me es grato enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA Y ESPECIALIZADOS

EDGAR URIEL ALANIS PUEBLITA

De conformidad con lo establecido en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 25 de enero de 2016 en la que se publicó la FE DE ERRATAS al Decreto por el que se reforman adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.



Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado
Subdirección de Transporte de Carga y Especializado
Cerrada Colegio Militar No 2, piso 1, Col. Popotla Del. Miguel Alemán, C.P. 11400
Tel. 5542.4593 ext. 401 al gobierno

Anexo 2. Cuestionarios.

El propósito de los siguientes cuestionarios es conocer la opinión y conocimiento sobre derechos y obligaciones por parte de los conductores de unidades de transporte público individual, taxi, y conductores de la empresa de transporte mediante aplicación Uber. Fueron levantados en zonas señaladas de alta demanda por la empresa Uber; Polanco, Centro Histórico, Roma-Condesa, Paseo de la Reforma, Colonia del Valle y Santa Fe. Al ser zonas de baja marginación urbana, según información de la CONAPO con base en el Censo de Población y vivienda 2010 del INEGI, se decidió ampliar el territorio levantado hacia zonas de alta marginación urbana, ubicadas principalmente en delegaciones como Tláhuac, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Venustiano Carranza y Milpa alta.

Se levantaron un total de 44 cuestionarios, 22 a unidades de taxi de forma aleatoria, y 22 a unidades que laboran con la empresa Uber, dos por cada sector distinguido.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México. Octubre 2017

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?

11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México. Octubre 2017

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi?
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa?
Mencione.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre A. Eric Sandoval, Edad 37.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
15 años aprox.
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Zona Centro, Sur y a veces Norte.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
10 días
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Licencia, tarjetón, trámite correcto de concesión.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra porque les ofrecen muchas facilidades para dar un servicio que ellos ya dan.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
SI
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
NO es suficiente, ni la inversión se compara con la de un taxi, las ganancias son mayores para ellos.
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
SI
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
SI, porque es necesario actualizar el servicio.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO actualmente
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
SI

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Juan Carlos Hernández Edad 38

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
10 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Empezó en el oriente, a donde lo lleven
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
6-8 hrs diarias
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
tarjetón, verificación, placas
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra. Es injusto que en Uber no pagen todo lo que un taxista invierte para poder trabajar.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
ya no
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
SI, porque los clientes lo piden.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Jesús Prado, Edad 42.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
9 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
zona oriente y sur
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
8 hrs aprox
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Cumplir con el reglamento, tener en orden los papeles, hacer revisión y ser respetuoso con la gente
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra, afecta directamente sus ingresos
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Sí
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
Sí
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
En parte está de acuerdo, pero sería necesario prohibir el servicio.
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
NO
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
Sí, es funcional para evitar tránsito pesado policia o retenes
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
No
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
Para clientes constantes entrego mi whatsapp.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Javier Garcia P. Edad 43.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
13 años aproximadamente
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En el centro
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Hasta 10 horas
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
cumplir con tarjeta, placas reguladas
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
en contra porque son competencia desleal
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
SI, a una base nocturna.
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
NO, porque no sabe usarlas.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Hernán Gómez U. Edad 34

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
8 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Norte de la ciudad
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
8 aprox.
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Portar visible tarjetón y placas en orden.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra porque han quitado trabajo.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
—
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
NO
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
SI, el mapa para evitar accidentes o manifestaciones
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Rodríguez Trujero David. Edad 49.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
más de 20 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Oriente y sur
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Depende del día, entre 4 y 6 hrs.
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Cumple con lo que mandan SEMOVI; recibe vehículos taximetro, tarjetas.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra, afecta directo ya que muchos los prefieren por moda.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Sí
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? No
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
No
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
Anteriormente, pero decidí seguir por mi cuenta
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
No, conozco la ciudad. Esa opción le parece aburrida a los pasajeros.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
No
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral? No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Ricardo Aguilar Mendoza. Edad 30.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
3 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Zona Sur
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
14 horas
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Licencia
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra, porque con estas aplicaciones el número de personas que toman taxi disminuye y las personas que manejan uber no saben conducir
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Si porque de 10 personas que usaban taxi ahora solo 7 lo hacen
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?

8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?

9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
no
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
no
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
no
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral? No ✓

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre José Reyes S. Edad 41.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
20 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
A donde lo lleven los viajes.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
De 10 a 12 diarias
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Licencia, tarjetón actual.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
Es indistinto porque no compiten por el mismo tipo de pasaje
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
NO
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
SÍ
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
NO, NO SABE USARLAS.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Daniel Figueroa O. Edad 29.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
5 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En el centro y el sur
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
De 8 a 12 hrs
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Presentar tarjeta a la vista, platas en regla.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
A favor porque para choferes puede ser un ingreso extra con un auto particular
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
SI
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
NO porque les hace falta mayor identificación como con el control de concesiones en la CDMX.
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
NO
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
SI, para comodidad de algunos usuarios que ya usan uber.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
SI

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Abraham Marcos G.H. Anon . Edad 27 .

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
8 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Sur y poniente
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
8 hrs.
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
No recuerda
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra, afectan los ingresos del taxi
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Claro que sí
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? No
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
No
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
NO
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
NO
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral? NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Andrés Hernández. Edad .

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
2 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Noche
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
7 hrs
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Trece papas en regla, licencia, taxímetro y calcomanía
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra. Afecta al gremio y cobran más barato, por que no pagan lo mismo que ellos.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Si
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
Si, a Parteras.
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
En ocasiones, pero conoce bien la ciudad.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
No
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral? No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Antonio Garcia T. Edad /.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
20 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
A donde la gente vaya llevando
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
6-10 horas
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Como chofer, tarjeta, licencia.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra, porque no son concesiones legales.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
SI
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
NO, los requisitos son mínimos.
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
NO
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
NO, porque no sabe usar apps.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
SI
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
SI

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Antonio Marcos Costan Edad 65.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
más de 25 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Oriente.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
9 horas
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Mientras se cumple el reglamento es más que suficiente. Con los respectivos recibos y recibos de taxímetro.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra por que no tienen las mismas obligaciones que nosotros.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Si
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? No
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
No
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
Si
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
No
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
No
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral? No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre J. Eduardo Sánchez. Edad 49.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
28 años aprox.
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Entre Centro y Norte.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
De 8-12 o más.
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Tener licencia vigente, facilitar tarjetón.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
Es indiferente, son servicios distintos.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SÍ
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
SÍ
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Es un poco injusto en comparación con lo que se exige a los taxis.
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
SÍ.
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
NO, no sabe usarlas.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
SÍ
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Guillermo Sánchez P. Edad 54.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
30 años aprox.
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
A donde vaya haciendo el pasaje.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
A partir de 6 hasta 12
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Placas en orden, licencia, tarjeta y pago de derechos, seguro del taxi.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra, el gobierno les permite ser competencia desigual.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Si
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
Si
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Les faltan más requisitos para ser justos con los de los taxis.
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
Si
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
Si, los mapas para evitar el tráfico sin pasaje.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
Si
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
Si

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre José Sánchez Inerocio . Edad 66 .

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
más 20 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
zona centro
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Entre 5 y 7 horas
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
En principio respecto al cliente, y cumplimiento de
reglamento de tránsito.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra, competencia directa y desleal al
gremio, ya que no tienen los mismos gastos
que en taxi
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
si
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
NO
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
NO
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
NO
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Jesús Díaz H. Edad 52

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
Cerca de 20 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En donde salga pasaje
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Mínimo 6 max 10
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Tener papeles del carro en regla, licencia también.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra porque ha bajado el trabajo para viajes largos.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
NO
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
NO
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
SI, para evitar los atascos cuando no trae pasaje.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Elevardo Lozada. Edad 44.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
5 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Centro y Noche
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
5-7 hrs
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
legales: cumplir con el reglamento de tránsito
financieras: el costo de la visita vehicular, verificación y diversos documentos
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
A favor, existen opciones que dadas las bolsillos.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
Si
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
Si
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
waze
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Carlos Horta G. Edad 46.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
Casi 20 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Del centro a las orillas.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
De 7-10 aprox.
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Verificaciones, placas, licencia, tarjetón, derechos.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra porque hacen competencia a los que ya dan el servicio.
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
no
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
SI
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
SI
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Taxistas de la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Joaquín Villareal. Edad 57.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en el servicio de taxi en la CDMX?
80 aprox.
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Depende de donde vaya llevando el pasaje.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
7-12 horas.
4. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte público individual
Placas, licencia, permisos, tarjetón viside.
5. ¿Está a favor o en contra de la prestación de Servicio de transporte mediante aplicación móvil (como Uber)? ¿Por qué?
En contra porque bajan el trabajo en distancias más largas
6. ¿Considera como un competidor directo de su actividad a dicha empresa?
SI
7. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO
8. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
SI
9. ¿Se encuentra afiliado a algún grupo gremial?
SI
10. ¿Utiliza alguna app de tránsito o navegación? ¿Por qué?
SI porque es necesario actualizarse.
11. ¿Se encuentra afiliado a alguna empresa de administración de viajes?
NO
12. ¿Utiliza algún apoyo adicional para generar una mayor cantidad de viajes en su día laboral?
NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Alfonso Sanchez B. . Edad 33 Octubre, ,2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
De 2016 a la fecha
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Polanco, Roma, Centro, La Miguel Alemán.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
6 diarias
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
mas o menos
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Le hace falta claridad en las obligaciones.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
licencia carro en regla, respeto al reglamento de tránsito
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
NO
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
NO
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
NO detalladamente
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? SI, al firmar.
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
SI, porque se da un servicio de transporte a las personas.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre María Guadalupe Sanchez . Edad 47 Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Año y medio
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Depende de la aplicación
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
9 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? Si
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Me parece excesivo.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Existe una cuota por el gobierno, pagamos IVA, Debemos seguir el reglamento de la empresa.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Nunca he tenido alguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
km + tiempo + cuotas + impuestos
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? Con esta actividad económica si
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? Hace ya tiempo, me parece que los cambian
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
No, por que son exigencias diferentes.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Adrian . Edad 18 años Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
3 meses
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
zona sur y centro
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
4 o 5 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? Si
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Si, tenemos obligaciones que nos generan derechos.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Pagar un porcentaje al gobierno, mantener en buenas condiciones la unidad, cumplir el reglamento de tránsito.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Nunca
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Por el 25% de la comisión de UBER
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? Si
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? Una parte lo conoce
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
No, los clientes son diferentes y diversos
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Elías . Edad 28 años Octubre, ,2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
6 meses
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En el centro
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
8 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? si
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Si porque así hace tener mas seguridad y tener un buen servicio
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Desconozco
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Desconozco
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
No lo sé
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? No
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? si
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
Si porque mucha gente prefiere un servicio más cómodo y lujoso para transportarse
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Alberto Edad 38 años Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
2 años y medio.
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En Polanco y Magdalena Contreras
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
9 horas.
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
si
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Nos hace ser mas eficientes y seguros al momento de viajar.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
No recuerdo
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Diciembre
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
No
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
No.
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
si
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
Demasiada la gente prefiere abaratar mas seguridad.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. No.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Juan A. Rodríguez N. . Edad 34 Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Dois años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Principalmente Centro, Norte y Oriente (Iztapalapa).
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Mínimo 7, máximo 10 al día.
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? NO
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
—
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
tener licencia, respetar reglamento tránsito
ser amable con pasaje.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
NO.
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
NO.
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna.
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Dependiendo de la distancia y del tiempo que dure.
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? NO.
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? SI.
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
SI. Regularmente la gente ya pide más
Uber para viajar cómodo y seguro.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. SI, con Cabify.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Jonathan Ruiz E. Edad 36 Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
dos años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En el Sur (Tlalpan, Cuajalpan) y en Centro.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
7 horas diarias
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
no a profundidad
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
✓
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Presentar licencia, registro con Uber, respetar en general los lineamientos para conductores
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
NO
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
NO
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabé cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Un porcentaje Uber, otro el conductor empuestos.
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
SI
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
NO porque las personas deciden que servicio quieren pagar.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Roberto Salgado M. Edad 40

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Año y medio
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Desde el mapa indique el terreno de pasaje.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
8 diarias
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
NO lo he buscado
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
—
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
NO están en efecto, licencia siempre, reglamento de fidejuso, estacionar solo en lugares establecidos.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
NO
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
NO
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Si, tiempo y distancia recorrida.
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
NO aún.
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
—
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
NO, para Uber requieren cierta habilidad sobre la app y el celular, para el taxi no.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. NO.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Miguel Cervantes . Edad 37 Octubre, ,2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
2 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Comienza en el puente
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Entre 7 y 9 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? No
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
No recuerda
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
25% es de uber, lo demás entre el conductor y dueño del carro
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? No
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? No
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
No, el sol sale para todos. Somos un servicio de mejor calidad.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Andrés . Edad 55 . Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Casi un año
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Donde lo manda la aplicación
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
9 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? Si
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Por las puestas muchas requisitas, lo que burocratiza el servicio.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Entregar el 1.5% de viaje al gobierno, no hacer base en via pública, una supuesta validación vehicular
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Un parte es de Uber, otro para el gobierno y lo restante para mí.
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? No, pero se encuentra por hacerlo
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? Si
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
No, son otros servicios de reparto de fondo
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. Si, taxi.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Marcos Dejas H. . Edad 39

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Desde 2015
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Salgo del Norte y me muevo conforme lleva el pasaje.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
De 6 a 8 diariamente
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
SI lo he leído.
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
NO es muy clara con las obligaciones
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Respetar señalamientos, reglamento de tránsito, al pasaje y tener documentos correctos en regla.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
NO
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
NO
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
NO y sólo
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
SI
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
NO, brinda uber más calidad, entonces son distintos pasajes
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. SI, con taxify.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Roberto Cortes Q. . Edad 27 Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Un año
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
La Miguel Alemán, Álvaro Obregón, Sur de la CDMX
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
6-8 diarias.
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? NO
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
—
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Las mismas que todo conductor mas las que se hacen con Uber.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
NO
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
NO
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna a la fecha
10. ¿Sabé cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Garancia Chofer, garancia Uber = Km y tiempo
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? SI
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
SI, porque eran los únicos que desplazaban a las personas en particulares.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. SI, con Cabify.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Yair . Edad 24 años

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
5 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
en toda la ciudad
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
6 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
No
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
No lo conozco
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Descanso
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
No lo sé
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
No
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
No se
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
Algunas líneas
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
si mucha, tenemos mejor servicio y somos mas atentos y limpios
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione.
No

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Arturo Macías C. Edad 43

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
10 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Donde hay más afluencia según el mapa de Uber.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Desde 8 hasta 11.
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
SI lo leyó
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
A los conductores les conviene pero realmente no es muy profundo ni detallado.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Registro ante Uber lo que incluye reglamentación conectar del auto, respetar el trabajo, el de tránsito.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
NO
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
NO
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabé cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
NO exactamente, solo que depende del tiempo y Km.
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
SI.
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
NO, ya que ellos siguen dando un servicio más fácil
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Mauricio Alejandro Santos Martínez Alarcón. Edad 24 años.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
2 años
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En Perisur
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
12 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
Si
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Si se me hace justo porque nos hacen cumplir las normas
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
No las recuerdo.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Desconozco
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
No
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
No
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué? ✓
Si porque ofrecemos un mejor servicio
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. ✓
Ninguna

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Maxio . Edad 35 . Octubre, ,2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
1 año
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Depende de la colación, comienza en zona oeste.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
Entre 5 y 9 horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? No
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
/
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Nos dijeron que hay que registrarnos ante hacienda. No podemos hacer base.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No, había escuchado sobre eso.
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna.
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Es poco entendible
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? No
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? No
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
Si, ~~me~~ decidí dejar el taxi por la competencia, y se cambió a la empresa Uber.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione.
Por ahora no, pero tiene pensado usar otra como apoyo.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Andrés Aguilar . Edad 28

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
7 meses
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Sur y Oriente, desde la aplicación lo manda.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
De 6 a 8, depende el día
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? No, he escuchado solamente
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Sólo me han comentado lo del SAT pero no lo he hecho.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Comisión de uber, tarifa según aplicación y cuotas
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? No
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? Sólo lo firmé, pero no revisé a fondo.
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
En parte, aunque nuestros clientes son diferentes.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. No.

- Neutral
- X

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Francisco . Edad 52 Octubre, ,2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
7 años y medio
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Principalmente zona poniente
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
de seis a ocho horas
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
Si
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
En ocasiones hayte excesiva, ya que no exigen demasiado por un servicio por calidad como el que yo doy.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
El registro en hacienda, no cobrar en efectivo, mantener unidades limpias, no hacer brife, y no manejar a exceso, respetar el reglamento de tránsito
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
Costo por kilómetro y tiempo, costo adicional a Uber e impuestos
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
lo reviso a grandes rasgos
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
No, nuestro trabajo es para personas de otro sector socioeconómico. X
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. NO

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Octubre, 2017.

Nombre Juan Antonio Durán . Edad 28

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Desde 2016 aprox.
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
En la Zona, Polanco y Centro.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
7 diarias
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer?
ha escuchado pero no leído
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
—
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
tener licencia vigente, haber registro en oficinas, términos y condiciones de uber.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
no
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
no
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
tiempo, distancia, impuestos.
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta?
NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa?
sí cuando firmó.
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
sí, porque prestamos el mismo servicio.
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. sí, Cabify.

Cuestionario con preguntas abiertas realizado a Conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

Nombre Pedro Ramos E. Edad 42 Octubre, 2017.

1. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en Uber?
Un año y meses
2. ¿En qué zona de la Ciudad de México trabaja regularmente?
Del centro al sur o a donde se lleven.
3. ¿Cuántas horas dedica a su actividad?
mínimo 7, máximo 10
4. ¿Conoce el acuerdo que regula los servicios de transporte privado con chofer? sí
5. Si lo conoce, le parece suficiente para una correcta regulación. ¿Por qué?
Sí, ya ahí es una forma de estar en un padrón de la Ciudad y pagar derechos.
6. Mencione las obligaciones legales y financieras que tiene respecto a la prestación del servicio de transporte privado individual.
Tener el carro correctamente con papeles, registro con Uber y firma de contrato.
7. ¿Ha recibido un número de identificación o constancia de registro?
No
8. ¿Cuenta con holograma entregado por la SEMOVI, mismo que es visible en su unidad?
No
9. ¿Cuántas revisiones anuales ha tenido desde que forma parte de Uber?
Ninguna
10. ¿Sabe cómo se compone la tarifa que es cobrada al usuario?
No
11. ¿Se encuentra registrado ante el SAT, respecto a la actividad económica que presta? NO
12. ¿Ha leído los términos y condiciones, así como el contrato de servicio que tiene usted con la empresa? sí
13. ¿Se considera competidor del servicio de transporte público, taxi? ¿Por qué?
No porque hacemos viajes con otra calidad y otro precio
14. ¿Además de laborar con Uber, usted se encuentra registrado con otra empresa? Mencione. NO