



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

*“LA NUEVA PERSPECTIVA DE LA CONCESIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DENTRO DEL
ESTADO DE MÉXICO EN EL SIGLO XXI:
EL CASO DE LOS TAXIS”*

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

ANA KAREN REYES MEDINA

DIRECTOR DE TESIS:

DR. EN D. ENRIQUE CRUZ MARTÍNEZ

REVISORES DE TESIS:

DR. EN GOB. FELIPE CARLOS BETANCOURT HIGAREDA

M. EN D. JESÚS ROMERO SÁNCHEZ



TOLUCA, MÉXICO, JUNIO DE 2018

AGRADECIMIENTO

A todas y cada una de las personas que estuvieron siempre a mi lado apoyándome incondicionalmente, no ha sido fácil el proceso, pero hoy veo materializado uno de mis sueños y sé que sin el apoyo de todas las personas que me rodean esto no podría ser posible, por esa razón solo me queda decirles GRACIAS.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
I. El estado y el problema de la movilidad terrestre: el servicio público del transporte concesionado	
1.1 El problema de la movilidad terrestre y antecedentes del servicio de transporte público concesionado de taxis	9
1.1.1 Concepto de movilidad urbana	9
1.1.2 Situación actual de la movilidad urbana	10
1.1.3 Sectores de impacto de la movilidad	12
1.1.4 Antecedentes del servicio de transporte proporcionado mediante taxis	13
1.2 La movilidad como servicio público	15
1.2.1 Concepto de servicios públicos	16
1.2.2 Clasificación de servicios públicos	18
1.2.3 Elementos del servicio público	21
1.2.4 Formas de prestación de servicios	22
1.3 La figura de la Concesión a través del tiempo y su relación con el transporte terrestre	25
1.3.1 Concepto de concesión	25
1.3.2 Teorías de la naturaleza jurídica de la concesión	27
1.3.3 Origen de la concesión	29
1.3.4 Cómo surge la concesión en México	30
1.3.5 Elementos de la concesión	32
1.3.5.1 Elementos subjetivos	32
1.3.5.1.1 Capacidad jurídica	33
1.3.5.1.2 Capacidad técnica	33
1.3.5.1.3 Capacidad económica	33
1.3.5.2 Elementos objetivos	34
1.3.5.2.1 Derechos y obligaciones	34

1.3.5.2.2 Plazo	35
1.3.5.2.3 Tarifa	35
1.3.5.3 Elementos esenciales	35
1.3.6 Tipos de concesión	36
1.3.6.1 Concesión de bienes del Estado	36
1.3.6.2 Concesión de obra pública	38
1.3.7 La concesión en el transporte público	38
1.3.7.1 Cómo se materializa la concesión en el transporte público	39
1.3.7.2 Extinción de la concesión de transporte público	41
1.3.8 Diferencia que existe entre la concesión y la aprobación, autorización, permiso y licencia en el transporte terrestre	44

II. La concesión del servicio de transporte terrestre en el sistema jurídico mexicano

2.1 Base constitucional de la concesión	46
2.2 Estándares de calidad establecidos en la Ley de Movilidad del Estado de México	47
2.3 Regulación de la concesión en el Código Administrativo Vigente de la Entidad	49
2.4 Reglamento para otorgar concesiones del Estado de México (Requisitos para obtener la concesión de transporte terrestre)	51
2.4.1 Regulación del Procedimiento para el otorgamiento de la concesión	53
2.5 Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México	56
2.6 Fundamento legal de la prestación de servicios públicos	58
2.6.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	59
2.6.2 Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México	63

III. Conflictos derivados de la concesión en México	
3.1 Exceso de vehículos destinados al transporte público	65
3.1.1 Unidades en mal estado	67
3.1.2 Otorgamiento de concesiones sin previo examen	68
3.2 Grupos de interés en el transporte público concesionado	69
IV. Tendencias de la concesión de transporte para taxis en la época moderna	
4.1 Intervención del estado para ofrecer servicios públicos	74
4.1.1 Creación de nuevas empresas privadas dedicadas a la prestación del servicio de transporte: el caso de UBER	75
4.1.2 Deficiencias que presenta UBER al momento de prestar el servicio de transporte público	78
4.1.3 Obstáculos a los que se enfrentan los ciudadanos para acceder al servicio que presta UBER	83
4.2. Prácticas que mejoran la concesión: Posible solución	85
4.2.1 Cómo mejorar la prestación del servicio de transporte concesionado en el caso de los taxis	85
4.2.2 Implementación de la figura de los contratos electrónicos dentro del Código Civil Vigente de la Entidad	88
4.2.2.1 Necesidad de inclusión de elementos de eficiencia en la prestación del servicio de transporte	89
4.2.2.1.1 Eficiencia	90
4.2.2.1.2 Calidad	92
4.3 Posible Propuesta de Solución	94
Conclusiones	98
Bibliografía	100

INTRODUCCIÓN.

El servicio de transporte se clasifica conforme al número de pasajeros que puede movilizar, por lo que este podrá ser de baja o de gran capacidad, pagando una tarifa previamente establecida por la autoridad que va acorde a la distancia recorrida por el usuario a bordo de la unidad de transporte público.

Dentro del Estado de México el transporte se subdivide en dos categorías que es el de pasajeros y el de carga y a su vez estos dos se dividen en más categorías, para el caso específico del presente trabajo nos enfocaremos al servicio de transporte individual en su modalidad de taxis que se presta en vehículos automotores de cinco puertas con una capacidad máxima de cinco personas, así como también contemplar la nueva modalidad de prestación del servicio de transporte individual a través del uso de plataformas electrónicas.

Recordemos que la sociedad es dinámica por lo que se encuentra en constante movimiento lo cual también se debe a los diferentes avances tecnológicos que contribuyen a que la vida de los ciudadanos sea cada vez más fácil, y el servicio de transporte no podía quedarse atrás por lo cual en los últimos años en el Estado de México se ha implementado la prestación del servicio de transporte a través de plataformas electrónicas.

Las plataformas electrónicas son manejadas por choferes particulares que son los encargados de transportar a los usuarios como si fuera un taxi común, dicho servicio lo presta una empresa privada denominada Uber quien es la responsable de brindar el servicio de transporte siendo este de mayor calidad, eficiente y seguro en comparación con el servicio que prestan los taxis del transporte público concesionado.

Es por ello que el presente trabajo de investigación, tiene como principal objetivo estudiar la nueva opción de prestación del servicio de transporte mediante el uso de plataformas electrónicas; pero antes de entrar al estudio de las nuevas formas de prestación del servicio de transporte es necesario entender a la concesión desde su aspecto más básico hasta llegar a la idea de que actualmente la prestación del servicio de transporte público se ha visto rebasada con la entrada de las nuevas tecnologías.

Sin dejar a un lado a la movilidad ya que es un elemento que va de la mano con el transporte público debido a que la movilidad es el número de desplazamiento que realiza una persona para trasladarse de un lugar a otro donde se desarrollan un sin fin de actividades por parte de los ciudadanos, mientras que el transporte llámese como se llame es el medio que les ayuda a cubrir la necesidad de movilizarse a los ciudadanos.

En ese sentido y de acuerdo con todos los factores que forman parte del servicio de transporte público concesionado frente a la nueva modalidad de la prestación del servicio de transporte es necesario entender la situación actual de la movilidad dentro del Estado de México, por otro lado, es necesario que se atienda la necesidad de movilización de los ciudadanos ya que el transporte público en ocasiones es insuficiente para cubrir todos los municipios que comprenden al Estado.

Por otra parte, debe de quedar claro que la prestación de los servicios públicos se puede dar directamente por el Estado o bien por particulares mediante concesiones, así como también que dichos servicios deben de cubrir ciertos principios para ser considerados como servicios públicos y no debemos de olvidar que los servicios públicos se encuentran consagrados en diferentes ordenamientos jurídicos que les dan el valor de servicios y determinan los mecanismos por los cuales se van a prestar.

En este trabajo de investigación hablaremos de la concesión desde su concepto para entender que es la concesión como figura jurídica, entender donde y cuando surge, además de poder determinar quiénes son las partes que intervienen en ella y saber con claridad cuáles son sus obligaciones y derechos de cada una de las personas que intervienen en el procedimiento hasta que se logre el otorgamiento del título de la concesión y con eso se pueda dar la explotación y prestación del servicio público.

En este orden de ideas, es necesario considerar todos los problemas que se derivan de la concesión los cuales han llevado a que la prestación del servicio de transporte público sea cada día de menor calidad, inseguro y nada eficiente, por citar algunos de los problemas más comunes dentro del transporte concesionado se puede observar el exceso de vehículos destinados a la prestación del servicio así como la sobre oferta de unidades en determinadas zonas y en otras la falta de unidades, por otra lado los problemas que se viven a diario a raíz de la intervención de los diferentes grupos de interés del transporte los cuales solo ven por sus intereses dejando a un lado las necesidades de los usuarios.

Más adelante en la investigación se podrá observar la creación de nuevas empresas privadas encargadas de la prestación del servicio de transporte siento este de mejor calidad, más seguro, eficiente, con mejores tarifas lo cual hace que los usuarios los elijan con mayor frecuencia por encima del transporte público, puesto que los choferes del transporte privado no se niegan a llevar a los usuarios a los destinos que estos le solicitan solo se da el caso cuando ellos lo consideran riesgoso, mientras que los choferes del transporte público se niegan frecuentemente a prestar el servicio.

El principal reto que tiene a vencer la empresa Uber es que se les reconozca como una nueva forma de prestar el servicio de transporte puesto que actualmente no cuentan con una regularización como tal que los faculte para prestar el servicio, si bien es cierto que la empresa pide que se cubran ciertos requisitos para poder ser socio de la empresa y que dichos documentos son expedidos por dependencias reconocidas de Gobierno no se le da aún el reconocimiento necesario para desempeñar la tarea como transporte.

Posteriormente se hace una comparación entre el servicio que presta el servicio de transporte público en su modalidad de taxi y el servicio que presta la empresa Uber a través de su plataforma electrónica donde se pueden destacar las características del servicio. Sobre este tema es fundamental profundizar para tener una visión amplia del fenómeno.

I. El estado y el problema de la movilidad terrestre: el servicio público del transporte concesionado

1.1 El problema de la movilidad terrestre y antecedentes del servicio de transporte público concesionado de taxis.

El crecimiento desmedido de las zonas urbanas tiene como consecuencia la necesidad de tener un medio de transporte para poderse movilizar de un lugar a otro y en caso de no contar con un vehículo propio los ciudadanos se ven en la obligación de hacer uso del transporte público concesionado, dado que los usuarios no pueden dejar de trasladarse en su día a día para cumplir con su trabajo, estudios y demás tareas.

Motivo por el cual debemos de entender cuáles fueron las principales razones que le llevaron al Estado para crear la figura de la concesión a través de la cual se brindaría el servicio de transporte público y con esto establecer los mecanismos necesarios mediante los cuales se otorgarán los títulos de concesión y controlar los posibles problemas que puedan resultar de la prestación del servicio.

1.1.1 Concepto de movilidad urbana

Partiendo desde la idea más sencilla de movilidad podemos entender que es el desplazamiento que realiza una persona para trasladarse de un lado a otro utilizando algún medio de comunicación para llevar a cabo dicha tarea.

Por otra parte, cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan dentro de una ciudad para llegar a un destino en específico cubriendo la necesidad de accesibilidad a determinados sitios donde se desarrollan actividades de todo tipo, para llevar a cabo este tipo de movimiento utilizamos los medios de transporte para satisfacer esa necesidad. Podemos considerar a la accesibilidad como uno de los principales objetivos de la movilidad urbana ya que es el medio idóneo para que los ciudadanos puedan acortar la distancia y así cubrir sus necesidades.

Podemos definir a la movilidad como la capacidad que tienen los individuos para trasladarse de un lugar a otro, dicho proceso de desplazamiento repercute en las actividades realizadas todos los días para poder satisfacer las necesidades más básicas de la población. En este sentido el desplazamiento que realizan las personas generan movilidad, y como consecuencia realizar tareas tan sencillas como es ir a trabajar, a la escuela, actividades recreativas, etc.

Ahora bien, hablando propiamente de la movilidad urbana debemos de considerar elementos tales como la edad, genero, clase social, etc., y aquellos que tienen que ver con la realidad socioeconómica y espacial, para poder entender el uso del transporte público como una necesidad y no solo como un número determinado de desplazamientos a lo largo de un día. En otras palabras, el objetivo de la movilidad es que las personas se desplacen de un lugar a otro independientemente del medio de transporte que utilicen.

La Ley de Movilidad para el Estado de México en su artículo 2° fracción XI define a la movilidad como *“Al derecho del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición, modo o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos dentro del Estado”*.

La misma ley en su artículo cuarto nos da otra perspectiva de la movilidad refiriendo que la movilidad es *“El derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio y contribuir al desarrollo sustentable del Estado”*.

Se puede advertir de los artículos citados con anterioridad que ambos coinciden en que la movilidad es un derecho que tienen todas las personas para poder desplazarse libremente dentro de un territorio y que es el propio Estado quien deberá de velar por que se cumpla con este derecho y a su vez unir esfuerzos con los municipios y todos aquellos involucrados en el tema para poderlo desarrollar de la mejor manera posible cubriendo las necesidades para las que fueron creadas.

1.1.2 Situación actual de la movilidad urbana

El problema de la movilidad urbana al que nos enfrentamos en el Estado de México es la falta de formalidad en el desarrollo de obras, pues con los cambios de gobierno, se desarrollan proyectos que en la mayoría de los casos no se concluyen, debemos de preocuparnos porque se culminen los proyectos, ya que el gobierno solo se enfoca en prometer y dar banderazos de inauguración y conforme pasa el tiempo se olvidan de esos proyectos. Se tiene que invertir de manera seria en el transporte público, para cumplir con el principal objetivo de la movilidad, y como consecuencia se mejore de manera sustancial el transporte.

La razón es que no hay una planeación adecuada del territorio, desafortunadamente las empresas encargadas de los proyectos solo se preocupan por recibir su dinero y no se detienen a ver si los permisos otorgados para llevar a cabo las obras están en orden y a su vez determinar qué nivel de afectación va a tener la construcción a realizar.

De acuerdo con la encuesta realizada en el 2016 por la Asociación Civil México Previene¹, se puede apreciar que los principales problemas de la movilidad son el tráfico, la falta de transporte, la calidad en el transporte, el exceso de vehículos, entre otros problemas como se puede observar en la siguiente gráfica.

Problemas de Movilidad

PROBLEMAS DE MOVILIDAD

¿Cuál considera usted que es el principal problema de movilidad que enfrenta el Estado de México?



Hablando de la falta de transporte, nos estamos refiriendo a que en ocasiones no hay rutas suficientes que cubran todos los poblados que conforman el Estado de México, debido a que la mayor parte del transporte público se encuentra concentrado en los municipios más grandes y dejamos a un lado a los que están más retirados de la ciudad y es ahí donde se da el problema de la falta de transporte y no se está cubriendo con el derecho a la movilidad de los ciudadanos.

Conforme a lo anterior se desprende la tercera característica que presenta la movilidad y es la que consideramos como una de las más importantes que es la calidad en el transporte, dado que la realidad es que la calidad prestada en el transporte público concesionado se puede calificar como mala, dicho en otras palabras, la baja o mala calidad del transporte público es consecuencia de un mal otorgamiento de las concesiones.

¹ México Previene, (2010), "Encuesta de Movilidad del Estado de México", [En línea], México, disponible en: <http://www.mexicoprevieneac.org/>

Por lo tanto, se le debe de dar una solución adecuada a cada uno de estos problemas para que se pueda llevar a cabo la movilidad y a su vez se preste un servicio eficiente y de calidad dentro del transporte público.

1.1.3 Sectores de impacto de la movilidad

Las zonas urbanas son las principales áreas afectadas por la movilidad ya que se da un incremento más que considerable de la congestión vehicular, aunado a este problema está el de la contaminación ambiental y el incremento de los accidentes provocados por las personas que manejan el transporte público ya que con tal de no perder unos pesos van echando carreras con otros choferes manejando de una manera imprudente.

Si bien el incremento desmedido de las zonas urbanas es un factor determinante para la creación de nuevas rutas en el transporte público lo primero que se tiene que atender es la cobertura de la necesidad de desplazamiento de los ciudadanos porque de nada va a servir que se construyan nuevas zonas urbanas sino contarán con un medio de transporte que ayude a su acceso y que a su vez este sea seguro, limpio y accesible a los bolsillos de los usuarios.

Todas las personas que usan diariamente el transporte público están expuestas a ser víctimas de asaltos y robos, debido a que el transporte público concesionado no es vigilado por el Estado simplemente otorga la concesión y posteriormente no le da un seguimiento para ver las condiciones bajo las que es operada la concesión.

Esta característica va de la mano con el mal servicio que prestan los conductores del transporte público tal como es el caso de los taxis, en los que la mayoría de las veces sus tarifas son excesivas y no van acorde con las tarifas que autoriza la Secretaria de Movilidad del Estado de México, razón por la cual los usuarios cada vez desconfían más del transporte público por temor a ser asaltados o sufrir un accidente por la forma de conducir de los choferes que parece que van en una carrera y están viendo quien llega primero a su destino.

Tanto los accidentes, así como los delitos cometidos a bordo del transporte público se dan durante las congestiones vehiculares que se viven a diario en el Estado porque no solo han aumentado las zonas urbanas, sino que también la contaminación, el parque vehicular, los accidentes por citar algunos de los problemas más comunes.

En sentido de lo anterior el Estado primero va atender el desarrollo urbano y ya después se preocupará por las vías de acceso a dichos sitios sin detenerse a pensar que los vehículos se incrementarán con la llegada de los nuevos habitantes y que

no solo tendrá esa consecuencia, sino que también el tiempo de desplazamiento aumentará debido al exceso de vehículos en circulación.

Como ya se dijo, los usuarios pierden la mayor parte de su tiempo en el desplazarse de un lugar a otro debido a las congestiones vehiculares que se dan en las principales avenidas del Estado debido a que son los lugares con mayor concentración de vehículos no solo del transporte público sino privados lo que también provoca una gran cantidad de emisiones contaminantes que deterioran el medio ambiente y la salud de los ciudadanos.

Por otra parte, se debe de considerar como un problema alarmante el gran consumo de combustible de los vehículos del transporte público el cual se produce con recursos no renovables que si no se cuidan, en poco tiempo se agotaran los yacimientos de petróleo que tiene el país y que es la fuente principal para convertirlo en gasolina, si analizamos todos estos aspectos veremos que hay consecuencias graves en sectores económicos, sociales, políticos, de planeación, ambientales, de salud por mencionar algunos grupos que se ven afectados por la movilidad.

1.1.4 Antecedentes del servicio de transporte proporcionado mediante taxis.

El servicio de transporte público surge desde el momento que las personas llamadas usuarios tienen la necesidad de desplazarse de un lugar a otro en periodos de tiempo más cortos y por el cuál pagan cierta cantidad de dinero para cubrir la tarifa del viaje.

Por lo que es importante que definamos al taxi como aquel medio de transporte público con chofer que es el encargado de llevar al cliente al lugar que este le solicite a cambio de una cuota de recuperación.

De acuerdo con el diccionario de Oxford se puede entender como taxi al automóvil de servicio público que transporta de un lugar a otro a las personas que lo solicitan a cambio de dinero; generalmente está provisto de un taxímetro que indica el importe del viaje.² Cabe aclarar que el servicio de taxímetro no opera dentro del Estado de México debido a que existen tarifas previamente autorizadas que consideran la distancia y el tiempo que se tarda el transporte del servicio público en recorrer para que en base a ese cálculo el conductor le pueda cobrar al usuario.

Los primeros medios de transporte de los que se tiene registro en la historia fueron aquellos que eran jalados por caballos o burros en estado de desnutrición, maltratados, sin fuerzas ya que eran obligados a recorrer grandes distancias sin que

² Oxford University Press, (2018) "Taxi" en Español Oxford Living Dictionaries. [En línea]. EUA, disponible en: <https://es.oxforddictionaries.com/definicion/taxi> [Accesado el 12 de Septiembre de 2017].

les dieran alimento para poder seguir con su recorrido, el costo que tenía era de 50 centavos por usar dicho transporte operando sin ninguna regulación o quien los vigilara. Este medio de transporte era conocido como calandrias que conforme fue avanzando el tiempo fueron remplazándose por carruajes más cómodos, caballos con mejor aspecto y se empezó a regular el transporte, colocando una tarifa estándar para todos los usuarios.³

Sin embargo, diversas fuentes apuntan que fue hasta 1911 que apareció en la vida de los taxis un aparato que cumplía con las funciones que hoy en día hace el taxímetro y se dice que el banderazo iniciaba en los 20 centavos e iba cambiando cada 200 metros. Cada cambio era anunciado con un timbrado y a la cantidad inicial se le sumaban cinco centavos esta era la manera más eficiente en ese momento de establecer una tarifa para cada viaje que se realizaba y así pudieran pagar lo justo los usuarios o bien era colocado un reloj en los coches para marcar la hora en que se tomaba el transporte y marcar el momento en el que se dejaba el coche.

Pero fue hasta el periodo de Porfirio Díaz cuando la industria automotriz tuvo su más grande esplendor y es en el momento donde se reemplaza a las calandrias (carruajes tiradas por caballos) y se da el paso a los automóviles.

En el año de 1916 se da una huelga por parte de las compañías de tranvías el transporte más popular de ese entonces y que era el principal medio para trasladarse de un lugar a otro, viéndose en la necesidad de convertir algunos automóviles en híbridos de taxis lo que hoy en día conocemos como transporte colectivo el cual puede ser utilizado hasta por cuatro personas. A finales de los 50 y principios de los 60, los carros destinados para ese uso empezaron a tener cromáticas llamativas para identificarlos como taxis.⁴

Desde entonces el servicio de transporte proporcionado por taxis se ha ido modificando constantemente de acuerdo a las necesidades de la población, los avances tecnológicos, la modernización de las ciudades, entre otros factores que intervienen para que estos cambios sean determinantes en la evolución de dicho transporte.

Si bien es cierto, que en la actualidad ya la gran mayoría de las personas cuentan con su propio medio de transporte hay muchas personas más, que a diario se ven en la necesidad de utilizar el servicio de transporte público el cual ha ido desde una carreta jalada por caballos pasando por bochos, tsurus, etc., hasta llegar a carros modernos y lujosos utilizados como taxis.

Esto se puede comprobar porque de acuerdo a la encuesta realizada por la Asociación Civil México Previene, el 4.0% de la población que vive en el Estado de México a diario utiliza el taxi como medio de transporte, pudiera parecer una cifra

³ Villasana, C. y Gómez, R., (2017), "Cuando aparecieron los taxis en la Ciudad de México" en *El Universal*. 19 de abril de 2017. Sección Opinión – Mochilazo en el Tiempo.

⁴ Idem.

muy baja en un porcentaje del 100% pero si convertimos ese porcentaje en números estamos hablando de miles de personas que utilizan dicho transporte a diario, razón por la cual se ha convertido en unos de los primeros medios de transporte que utilizan los ciudadanos para desplazarse de un sitio a otro.⁵

1.2 La movilidad como servicio público

El Estado de México, contaba con una población de 16,187,608⁶ habitantes hasta el año 2015, de los cuales alrededor del 50% utilizan el transporte público diariamente para trasladarse a su trabajo, a la escuela, realizar alguna actividad, etc., a su vez de ese 50% un 4% utiliza el taxi como medio de transporte para desplazarse a sus diferentes destinos.

Los usuarios emplean alrededor de 30 minutos a una hora, y en ocasiones un poco más para llegar al lugar deseado, gastando un aproximado de \$35.00 a \$50.00 en un viaje sumando un total de \$350.00 a la semana, por lo que los usuarios no solo gastan la mayor parte de su tiempo en trasladarse, sino que también una parte muy significativa de su salario es empleado para costear el uso del transporte público a diario.

La movilidad juega un papel importante dentro de la prestación del servicio de transporte público ya que a través de ella los ciudadanos pueden acceder a diferentes puntos tales como su lugar de trabajo o bien sus hogares y a su vez como ya se mencionó con anterioridad la movilidad vela por la protección del medio ambiente y la salud de los usuarios del transporte público. Lo anterior se puede lograr con la sustitución de las unidades más obsoletas por aquellas que utilicen tecnología de menor impacto para el ambiente y chatarrizar las que se saquen de circulación para que no sean utilizadas como transporte particular y sigan contaminando.

Cabe destacar que, si bien es cierto, que la movilidad nos permite desplazarnos de un lado a otro no es sinónimo de transporte público puesto que el segundo es el medio que utilizan los usuarios para realizar dicho desplazamiento en menos tiempo por lo que deben trabajar de manera conjunta.

Por otra parte, si la movilidad se quiere ver como un servicio público esta se deberá de apoyarse de las nuevas tecnologías para darle una opción a los usuarios de elegir el medio de transporte que quieran utilizar, por lo que las empresas privadas

⁵ México Previene, Op. Cit., pág. 9

⁶ INEGI, (2015), "Información de México para Niños", [En línea], México, disponible en: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mex/poblacion/>

que prestan el servicio de transporte público pueden ser una solución distinta al taxi tradicional.

Lo cual va a permitir que los usuarios se trasladen de manera más segura, económica y cubriendo la necesidad de trasladarse de un sitio a otro, sin el problema de que la unidad que se aborde sea insegura, se encuentra en mal estado física y mecánicamente con la posibilidad de compartir la unidad con otras personas que tengan el mismo destino o similar, con lo que no solo tiene la posibilidad de compartir el vehículo sino la tarifa, dándole la oportunidad a otro usuario de viajar de manera más segura, cómoda, con un servicio eficiente y de mayor calidad.

1.2.1 Concepto de servicios públicos

Servicio público proviene de las raíces latinas *servitium*: acción y efecto de servir, *publicus*, significa notorio, patente, manifiesto, potestad, jurisdicción y autoridad para hacer una cosa, contrapuesto a privado, perteneciente a todo el pueblo, administración común del pueblo o ciudad, conjunto de personas que participan en unas mismas aficiones o preferencias o concurrencia a determinado lugar.⁷

Esta conceptualización habla en general de lo que es el servicio público en el cual nos explica las características que debe de satisfacer para que cumpla con la tarea que le sea asignada. Así que, si descomponemos la palabra servicio público el primero de estos va atender una función o tarea y lo público atiende a la persona que va a realizar dicha tarea.

Por otro lado, la Real Academia Española nos da otro punto de vista diferente al ya antes mencionando donde el servicio público es la actividad llevada a cabo por la administración o, bajo un cierto control y regulación de esta, por una organización, especializada o no, y destinada a satisfacer necesidades de la colectividad.

Desde mi punto de vista la palabra servicio significa cumplir con un fin, satisfacer una necesidad, llevar a cabo una tarea y en cuanto a lo público va encaminado a quien realiza determinada acción y en este caso quien o quienes se pueden ver beneficiados con dicha acción. Por lo tanto, el servicio público es la actividad regular, igualitaria y adecuada, que lleva a cabo el Estado para satisfacer una necesidad colectiva.

El jurista Duguit en su concepto de servicio público nos dice que es una actividad que debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, para que pueda cumplir con el objetivo que fueron creados.⁸ Dicha actividad deberá de ser

⁷ Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, Madrid, España, 23ª edición, 2014.

⁸ "Para Duguit el servicio público es toda actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, porque el cumplimiento de esta actividad es indispensable para la

vigilada y estar bajo el control de la administración para no caer en un monopolio dado que los servicios públicos tienen que ser prestados por el propio Estado o bien ser concesionados a los particulares para que no los controle una sola persona y se puedan ver beneficiados los ciudadanos.

Miguel Acosta Romero define al servicio público como: “una actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas básicas o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas, sujetas a un régimen de Derecho Público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el estado o los particulares (mediante la concesión)”.⁹

Para Gabino Fraga el “Servicio público, es solo una parte de la actividad del Estado, que es creada con el único objeto de satisfacer las necesidades colectivas”.¹⁰

Todos los autores coinciden en que el servicio público tiene como objetivo satisfacer las necesidades colectivas y que es una actividad prestada por el Estado o los particulares a través de la figura de la concesión sin perder de vista el objetivo principal que es la satisfacción de necesidades colectivas que en la mayoría de los casos el Estado no las puede prestar como institución y se ve en la obligación de delegar determinadas tareas a los particulares para que sean ellos quienes las lleven a cabo y no se vean desprotegidos los ciudadanos.

Para la doctrina extranjera, el servicio público es “una actividad creada con el fin de dar satisfacción a una necesidad de interés general que de otro modo quedaría insatisfecha, mal satisfecha o insuficientemente satisfecha, y aunque la idea de interés público se encuentra en todas las actividades estatales y la satisfacción de los intereses generales no es monopolio del Estado, lo que distingue al servicio público es que la satisfacción del interés general constituye el fin exclusivo de su creación”.¹¹

Los servicios públicos tendientes a satisfacer una necesidad colectiva estarán a cargo del Estado debido a que por sus características no pueden ser atendido de primera mano por los particulares y en caso de que algún servicio público se le asigne a un particular será a través de una concesión a cambio de una contraprestación. Por lo que el encargado de otorgar los servicios públicos es el propio Estado a través de la aplicación de normas relativas al derecho público.

realización y desarrollo de la interdependencia social y es de tal naturaleza que no puede ser realizada completamente sino por la intervención de la fuerza gubernamental.

⁹Acosta Romero, Miguel, *Teoría General del Derecho Administrativo*, Porrúa, México, 1979.

¹⁰ Gabino Fraga, *Derecho Administrativo*, Porrúa, México, 1993.

¹¹ Ramos, L.E., (2011), *Los Servicios Públicos y la Concesión Administrativa en Lecturas Jurídicas*. Número 15, Época VI abril 2011, pág. 12.

Otros de los factores determinantes para saber si estamos frente a un servicio público es la naturaleza propia de la actividad y que esta atienda una necesidad que efectivamente sea colectiva.

Para Fanny Pineda el servicio público, es una institución jurídico-administrativa, en la que el titular es el Estado y cuya única finalidad consiste en satisfacer de una manera regular, continua y uniforme necesidades públicas de carácter esencial, básico o fundamental, se concreta a través de prestaciones individualizadas las cuales podrán ser suministradas directamente por el Estado o por los particulares mediante concesión. Por su naturaleza, estará siempre sujeta a normas y principios de derecho público.¹²

La autora antes mencionada nos proporciona una definición más completa del servicio público ya no solo nos habla de cubrir una necesidad colectiva y que el titular es el Estado, sino que nos da las pautas de cómo debe ser prestado dicho servicio por lo que menciona que debe ser regular, continuo y uniforme criterios que si no se cumplen, se pierde el fin para el que fue creado el servicio público puesto que se crea para que los ciudadanos puedan acceder a dicho servicio y con este puedan satisfacer sus necesidades más esenciales.

En otras palabras, los servicios públicos han sido considerados como una actividad técnica, directa o indirecta de la administración pública activa, o bien autorizada a los particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar la satisfacción de necesidades de interés general, y sujeta a un régimen de derecho público.

1.2.2 Clasificación de servicios públicos

No hay una clasificación en específico de los servicios públicos ya que son diferentes factores los que intervienen para poder lograr una clasificación y cada autor le da un enfoque distinto dependiendo la postura que esté defendiendo, dentro de una misma clasificación existen múltiples divisiones, aunque la mayoría concuerda que de acuerdo con los niveles de competencia los servicios públicos pueden ser federales, locales y municipales según sea el caso. Estos criterios atienden a las necesidades que tienen en particular cada población, factor determinante para que se defina qué orden de gobierno es el indicado de atender dicha exigencia.

Dentro de los servicios federales que se prestan podemos encontrar la energía eléctrica, el transporte público dentro de rutas nacionales, la telefonía, etc. Esto quiere decir que será la federación quien única y exclusivamente puede prestar este

¹² Pineda, Fanny, "Servicio Público", Diccionario Jurídico Mexicano, Tomo VIII Porrúa, México, 1985, pág. 1117.

tipo de servicios y dado a su nivel de complejidad o seguridad no deben de ser concesionados, licitados, etc., ya que si eso pasará dejarían de ser servicios exclusivos.

- Servicios Locales o estatales son aquellos que desempeñan los Estados o bien los concesionarios.
- Servicios Municipales se encuentran regulados en el artículo 115¹³ de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

De acuerdo a Carlos García Oviedo los servicios públicos se dividen de la siguiente manera:

- a) Por razón de su importancia: es esencial que se relacionan con el cumplimiento de los fines del propio Estado (servicios de defensa nacional, policía, justicia, etc.) y secundarios.
- b) Necesarios y voluntarios, según que las entidades públicas estén o no obligadas a tenerlos.
- c) Por razón de su utilización, en obligatorios y facultativos. Los primeros se imponen a los particulares por motivos de interés general (alcantarillado, agua, instrucción primaria); los segundos, su uso queda a la libre voluntad del usuario (correos, telégrafos, ferrocarriles).
- d) Por razón de competencia, se dividen en exclusivos y concurrentes. Los exclusivos sólo pueden ser atendidos por entidades administrativas o por encargo de éstas (policía, defensa nacional, correos, telégrafos); los concurrentes se refieren a necesidades que también satisfacen el esfuerzo particular (educación, beneficencia, asistencia social).
- e) Por la persona administrativa de quien dependen se dividen de acuerdo con nuestro marco jurídico: federales, estatales y municipales.
- f) Por razón de los usuarios se clasifican en generales y especiales. Los primeros consideran los intereses de todos los ciudadanos sin distinción de categorías, todos pueden hacer uso de ellos (ferrocarriles, correos, telégrafos); los segundos sólo se ofrecen a ciertas personas en quienes concurren algunas circunstancias determinadas (asistencia, beneficencia).
- g) Por la forma de aprovechamiento: hay servicios de que se benefician los particulares *uti singuli* es decir, mediante prestaciones concretas y determinadas, y otros que se aprovechan *uti universi*, es decir, que satisfacen

¹³ El artículo 115 Constitucional, fracción III nos refiere “Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes: a) Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales; b) Alumbrado público. c) Limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos; d) Mercados y centrales de abasto. e) Panteones. f) Rastro. g) Calles, parques y jardines y su equipamiento; h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; e i) Los demás que las Legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los Municipios, así como su capacidad administrativa y financiera”.

de una manera general e impersonal las necesidades, por ejemplo, el servicio de alumbrado público.

- h) Por las maneras como se satisfacen las necesidades colectivas, los servicios públicos pueden ser directos o indirectos.
- i) Por su composición: pueden ser simples, cuando son únicamente servicios públicos y mixtos, cuando son servicios públicos montados según normas de derecho privado.¹⁴

Desde nuestro punto de vista la clasificación que proporciona el autor antes mencionado es una de las más completas dado que desglosa de manera clara cuales son los servicios públicos a los que podemos acceder y determinar de manera precisa quiénes son los responsables directamente de prestar cada uno de ellos en sus diferentes niveles de gobierno.

De igual modo, los servicios públicos pueden ser de administración directa o indirecta los primeros pueden ser prestados por un ente paraestatal es decir por un organismo descentralizado o una empresa de participación estatal, por citar un ejemplo se encuentran el servicio público de banca y crédito, las universidades autónomas que brindan el servicio de educación.¹⁵

Hablando de los servicios de administración indirecta nos encontraremos frente a la figura de la concesión donde será un particular quien preste el servicio, tal es el caso del transporte público que si bien es cierto el propio Estado también presta el servicio se tiene que apoyar de los particulares para poder cubrir en su totalidad o en su gran mayoría un determinado territorio y así se brinde un servicio de transporte eficiente y de calidad para todos y cada uno de los usuarios que lo utilicen.

Mientras tanto otros autores contemplan una clasificación donde se consideran cuatro aspectos los cuales parten de la competencia de los órganos del Estado dividiéndoles en Servicios Públicos Federales, Servicios Públicos de las Entidades Federativas, Servicios Públicos Municipales, Servicios Públicos Internacionales.

Los servicios público federales son determinados por las facultades de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos otorgándolos a sus órganos respectivos dado que son servicios exclusivos que no pueden ser concesionados por ninguna razón, ya que si eso pasará estaríamos frente a un monopolio.¹⁶ En

¹⁴ García Oviedo, Carlos, *Derecho Administrativo, Tomo I*, Madrid, España, 1955.

¹⁵ Martínez Morales, Rafael I., *Derecho Administrativo 1er Curso*, 6ta. Ed., Editorial Oxford, México, 2011.

¹⁶ En esas condiciones tiene a su cargo servicios públicos exclusivos como el caso de correos, telégrafos, banco único de emisión, en materia de petróleos, energía eléctrica, etc., servicios que organiza la Federación y puede atenderlos directamente o concesionarlos al sector privado. En el mismo terreno concurrente hay determinadas materias que no son de la exclusiva competencia federal y también pueden ser atendidos por autoridades locales y municipales: educación pública, turismo, salubridad y caminos.

sentido de lo anterior hay materias que si bien es cierto no son exclusivas de la federación pueden ser atendidas por autoridades locales y municipales.

Por otra parte, los servicios de las entidades federativas se van a regir por la constitución de cada uno de los Estados y las leyes expedidas por las legislaturas locales. En ese tenor el artículo 124¹⁷ de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos nos da la razón de lo antes mencionado.

Los servicios públicos municipales atienden a circunscripciones territoriales más pequeñas donde sus necesidades son de agua potable, saneamiento, alumbrado, recolección de basura, etc., exigencias que pueden ser cubiertas de manera rápida y sencilla por el municipio.

Los servicios internacionales son creados por la Organización de las Naciones Unidas los cuales a su vez crean organizaciones que se regulan por convenios entre los Estados en determinados ramos que son de interés de todas las naciones.

1.2.3 Elementos del servicio público

Dentro de este trabajo de investigación, es pertinente puntualizar cuáles son los elementos del servicio público, toda vez que estos permiten apreciar correctamente qué debemos entender por ese servicio, pero además para poder distinguirlo con facilidad. En este sentido, los elementos que encontramos son:

- Uniformidad o igualdad: todos los habitantes tienen derecho a prestaciones en igualdad de condiciones, si cumplen con los requisitos determinados por la ley. Por lo que todos los usuarios del servicio público deberán ser tratados bajo las mismas condiciones sin importar que haya diferentes clases o niveles.
- Continuidad: el servicio no debe de interrumpirse, esto es, se debe prestar consecutivamente conforme a los programas, honorarios y condiciones generales en su prestación, de acuerdo a su estatuto o reglamento conducente. En consecuencia, si se interrumpe la prestación de un servicio público resulta difícil satisfacer la necesidad para el que fue creado.
- Regularidad: el servicio se realiza de acuerdo con las condiciones establecidas por la ley, es decir, medir, ajustar o computar el servicio por comparación o educación, no alterando o variando indebidamente o fuera de los causales legales. Por lo que la regularidad se vincula con los reglamentos generales del servicio para que este no se preste de manera caprichosa o

¹⁷ El artículo 124 de la Constitución Federal a la letra nos dice: las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados o a la Ciudad de México, en los ámbitos de sus respectivas competencias.

arbitraria y bien no se encuentre alejado del marco jurídico con el que fue creado.

- **Obligatoriedad:** es el deber que tienen las autoridades y los particulares encargados de prestar el servicio, para respetar su reglamentación, concretamente la programación del mismo, su organización, horarios, tarifas, derechos y obligaciones de sus trabajadores, como los que corresponden al público en general que se beneficia de los mismos. En este sentido el servicio público deberá prestarse acatando los horarios establecidos, tarifas, etc., y no podrán determinar ninguna cuota o ruta sin antes ser aprobada por la autoridad competente.
- **Persistencia:** se trata de la permanencia en su prestación, o sea que el servicio público debe existir en tanto subsistan las necesidades sociales para cuya satisfacción fue creado. Hablando de la persistencia podría considerarse uno de los elementos más importantes dado que la necesidad de desplazarse de un lugar a otro no va a desaparecer al contrario cada vez va en aumento y deben de crear nuevas rutas para que el servicio público llegue a más lugares y con esto se acorten las distancias entre los diferentes destinos de un Estado.
- **La gratuidad del servicio:** debe ofrecerse al público sin la idea de lucro, aunque esa idea se ha venido transformando por el elevado mantenimiento del servicio. Algunos servicios públicos y los de tipo industrial y comercial requieren de un régimen financiero adecuado: tasas, exenciones, servidumbres o el monopolio de su explotación.¹⁸

La gratuidad queda como un ideal, pero bien, si nos ponemos a pensar lo que realmente cuesta mantener una unidad de servicio público no se compara con la tarifa que se paga para poder acceder a dicho servicio. Por lo que las personas que prestan el servicio se ven en la necesidad de cobrar una tarifa para cubrir el sostenimiento, administración y mejoramiento de las unidades.

1.2.4 Formas de prestación de servicio público

Actualmente contamos con diferentes formas para que los particulares puedan prestar un servicio público que inicialmente era responsabilidad del Estado solo que se ve en la necesidad de apoyarse de los particulares debido a que él no es capaz de prestar determinado servicio ya que no cuenta con los recursos económicos y materiales suficientes para poder prestar el servicio. Por lo que le da participación a los particulares quienes se encargarán de la prestación del servicio y así se vean cubiertas las necesidades colectivas.

¹⁸ Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo I*, 11ª ed., Porrúa, México, 1982

Los servicios públicos se pueden prestar de la siguiente manera:

Directa. El Estado se responsabiliza en forma absoluta de todo el proceso de prestación del servicio. Por lo regular, se procede a la creación de una unidad administrativa dedicada exclusivamente a tal fin. También puede optarse por adecuar estructuras preexistentes o redefinir funciones, pero en cualquier caso a responsabilidad del proceso recae en la Administración Estatal.

En este supuesto podemos encontrar los servicios tales como el agua potable, la seguridad pública, saneamiento, etc., siendo estos servicios necesarios para el desenvolvimiento de los ciudadanos y esto se debe a que el desempeño de dichos servicios recae en los entes administrativos propios del Estado. A causa del aumento de las necesidades de la población el Estado se ha visto en la obligación de crear a los organismos públicos descentralizados y las empresas de participación estatal para que a través de estos se presten los servicios públicos que requiere la población.

Concesión. El Estado cede a una persona física o moral la prestación o el manejo total o parcial del servicio público mediante el establecimiento de un contrato. La sola existencia del contrato no supone una concesión total, pues pueden existir contratos para partes del proceso o subcontrataciones parciales, que, si bien implican participación privada, son figuras menos integrales que la concesión.

La concesión es el medio más eficaz a través del cual el Estado le faculta a los particulares determinadas actividades que son de su importancia, pero dado que ya no se encuentran en posibilidad de desarrollarlas porque están imposibilitados económicamente cuenta con el recurso suficiente o bien no tienen la tecnología suficiente por lo que se tiene que apoyarse de los particulares para que sean ellos quienes desarrollen determinada actividad.

Acuerdos intergubernamentales. En esta figura el Gobierno Estatal paga a otra instancia (municipal o federal) por el suministro de algún servicio. Se parte del supuesto de que el productor posee una capacidad suficiente para cubrir los requerimientos del consumidor o beneficiario. En ese contexto se crean vínculos de cooperación, coordinación y apoyo mutuo entre dos o más instancias de gobierno para la prestación de los servicios públicos.

Organismos descentralizados. Cuando se selecciona este sistema de prestación se crea un organismo con autonomía para proveer el servicio. Este órgano administrativo asume la responsabilidad de la producción del servicio, y en su caso, de cobro del mismo.

Es un tipo de organización administrativa directa el cual realiza actividades para el bien común y se caracteriza porque tiene personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en sus decisiones, sin perder el objeto de prestar un servicio público, tal es el caso de las Universidades Públicas que prestan el servicio de educación que

si bien es cierto pertenecen al Gobierno se pueden regir por si mismas dado a su autonomía.

Fideicomiso. Mediante el fideicomiso se colocan recursos financieros en una institución crediticia que se encarga de administrarlos para generar excedentes que se destinan a la prestación de un determinado servicio. En términos más generales se puede hablar de la entrega de un fideicomitente (en este caso el Estado), de bienes muebles e inmuebles, a un fiduciario (institución crediticia), para que ésta genere recursos destinados a algún servicio a beneficiarios directos (fideicomitidos).

El fideicomiso es un acto jurídico de confianza dado que el fideicomitente le entrega al fiduciario bienes muebles e inmuebles, que después de determinado plazo este se los deberá de entregar a un tercero llamado beneficiario y todo se realiza a través de la celebración de un contrato.

Asociación gubernamental. Este mecanismo constituye una forma de coordinación entre dos o más ayuntamientos para conjuntar estrategias, unificar esfuerzos y coordinar recursos en la solución o prestación de un servicio público. La asociación busca satisfacer los requerimientos de servicios de todas las poblaciones implicadas.

Por su naturaleza puede dar origen a un organismo ad hoc para atender el servicio, lo cual supone una mezcla en las formas de prestación. Entendiéndose a un organismo ad hoc como aquel que va a estar encargado de un fin en específico.

Coinversión. Concorre el interés gubernamental para prestar un servicio, pero con el interés de un particular por participar en un proyecto o proceso público. En este caso el estado generalmente con apoyo municipal o federal otorga facilidades al inversionista, como, por ejemplo: exención de impuestos, disminución de derechos, préstamos bancarios, etc. Esto hace atractiva la participación y permite una recuperación de inversiones.

Privatización. Consiste en la venta de bienes y/o servicios por parte del Estado a un particular, y, por tanto, la disminución de la presencia económica estatal y el aumento de la actividad privada.

Como resultado tenemos una gran variedad de formas de prestar un servicio dentro de los cuales encontramos a los de mayor importancia o bien los que se utilizan de manera más frecuente y estos son los de administración directa o indirecta debido a que a través de estas se satisfacen las necesidades más básicas dentro de la población, con esto no quiere decir que las demás no sean importantes pero si lo analizamos de manera puntual ya estamos hablando de casos más específicos en los que son empleados.

Bajo esa tesitura, se debe de contemplar a la concesión del transporte público como otra de las formas que se aplica con mayor frecuencia, puesto que cada día circula una nueva unidad que presta el servicio y como ya se ha comentado la necesidad

de trasladarse nunca va a desaparecer, por lo que el Estado tiene que encargarse de que esa necesidad se vea cubierta en su totalidad.

1.3 La figura de la Concesión a través del tiempo y su relación con el transporte terrestre

La concesión es una figura administrativa que le permite a los particulares explotar un servicio público que el Estado no puede prestar directamente, aunque cabe destacar que dicha figura ha ido evolucionando con el paso del tiempo tanto en su mecanismo para que los particulares puedan ser titulares de una concesión como en los servicios que pueden ser concesionados. Esto se debe a que con el paso del tiempo las necesidades de los ciudadanos van cambiando y es así como surge la relación entre la concesión y el transporte público a raíz de la necesidad de desplazamiento de los ciudadanos y al crecimiento de la población.

El Estado al verse rebasado por el crecimiento de la población se ve obligado a apoyarse de particulares a través de la concesión para que sean ellos quienes presten el servicio de transporte y con esto cubran la necesidad de desplazamiento de los ciudadanos, puesto que es una necesidad que debe atenderse debido a que al llevar dicha tarea se cumplen otras tantas que contribuyen con el desarrollo del Estado y de los propios usuarios.

1.3.1 Concepto de concesión

La palabra concesión viene del latín “*concessio*”, que deriva de “*concedere*”, lo cual significa conceder.

El Diccionario del español jurídico, define a la concesión: “Acto administrativo que implica el otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una administración pública o empresa a otra, generalmente privada”.¹⁹

Por lo que al momento de otorgar una nueva concesión se crea un derecho que no existía anteriormente y con esto el particular beneficiado por la concesión pone todo su empeño para explotar el bien o servicio asignado, estimulado por el lucro del que se verá beneficiado y con esto se ve en la posibilidad de generar nuevos empleos para más personas.

Para Narciso Sánchez la concesión es un acto jurídico, por medio del cual la administración pública en uso de sus atribuciones legales, faculta a un particular

¹⁹ Diccionario del español jurídico, 2016, Diccionario de la Real Academia Española, [En línea], Madrid, España, disponible en: <http://dej.rae.es/#/entry-id/E68830>

(persona física o moral) para prestar un servicio público o para explorar, explotar y aprovechar bienes del dominio del Estado, por causas de orden público e interés general.²⁰

Según Otto Mayer, la concesión es el “acto administrativo de determinado contenido. Este contenido debe consistir en que por él se dé al súbdito un poder jurídico sobre una manifestación de la administración Pública”²¹.

Para Gabino Fraga la concesión administrativa es “el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado”²².

Alfonso Nava Negrete, afirma que: “La concesión administrativa, es el acto administrativo a través del cual la administración pública, concedente otorga a los particulares, concesionarios, el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servicio público”²³.

Los autores citados con anterioridad coinciden que la concesión es un acto administrativo a través del cual una persona física o moral va a explorar, explotar y aprovechar bienes del dominio del Estado o servicios públicos, que el Estado no puede costear, por lo que faculta a un particular para que sea este quien desarrolle determinada actividad y así cubra las necesidades de los ciudadanos y estos obtengan un beneficio económico por la prestación del servicio público con lo cual recuperan la inversión realizada al inicio del otorgamiento de la concesión.

Desde mi punto de vista es un acto jurídico unilateral a través del cual el Estado faculta a un particular para que pueda explotar o prestar a su nombre un servicio público, satisfaciendo necesidades de interés general, ya que el estado no está en condiciones de desarrollar determinado servicio.

El maestro Acosta Romero nos dice: El término de concesión puede significar varios contenidos:

- a) Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:
 - 1) Para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señale la ley,
 - 2) Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señala la ley.

²⁰ Sánchez Gómez, Narciso, Segundo Curso de Derecho Administrativo, 4a ed., Porrúa, México, 2009

²¹ Otto Mayer citado en Derecho Administrativo 1er Curso, 6ta. Ed., Editorial Oxford, México, 2011 por Martínez Morales, Rafael I.

²² Gabino Fraga, Op. Cit. Pág. 248

²³ Nava Negrete, Alfonso. La concesión administrativa. Diccionario jurídico mexicano, Editorial Porrúa, México, 1985, Tomo II, pág. 185.

- b) El procedimiento a través del cual, se otorga la concesión o a través del que se regula la utilización de la misma, aún frente a los usuarios.
- c) Puede entenderse también por concesión, el documento formal que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión.²⁴

Luego entonces la concesión se da como consecuencia a la gran cantidad de tareas que tiene que resolver el Estado por sí mismo, de ahí que, se da la posibilidad de darle la participación a los particulares que cuenten con la capacidad tanto intelectual como económica para prestar un servicio público.

La concesión es un proceso discrecional eficaz dentro de la estructura de la sociedad moderna, para entregar a los particulares ciertas actividades o la explotación de bienes federales que el Estado no está en condiciones de desarrollar por su incapacidad económica, o porque así lo estima útil o conveniente, o se lo impide su propia organización²⁵.

Por lo tanto, la concesión se puede dar en sus tres niveles de gobierno federal, estatal y municipal, no es exclusivo de alguno de estos poderes, ya que en caso de que uno de ellos no pueda explotar el servicio o bien no se encuentre dentro de sus facultades se puede apoyar de alguno de los otros dos poderes para que sean ellos quienes desarrollen el servicio.

1.3.2 Teorías de la naturaleza jurídica de la concesión

Dentro de las teorías que explican la naturaleza jurídica de la concesión se darán varios supuestos los cuales van a diferir de acuerdo el punto de vista que estudie cada uno de los autores, y este se puede dar a través de la doctrina o de la práctica.

Tomando en cuenta lo anterior podremos considerar en un primer plano a la concesión como un contrato en donde al particular se le otorgan determinados privilegios, desde otra perspectiva la concesión será vista como un acto administrativo y en una tercera vertiente la concesión puede ser considerada como un acto mixto donde se acepta la idea de que la concesión puede ser un contrato y al mismo tiempo es un acto administrativo. Esta última teoría es una de las más aceptadas puesto que no se centra en que la concesión es solo una cosa, sino que tiene un campo bastante amplio para su estudio.

Veamos a continuación en qué consisten las teorías de la naturaleza jurídica de la concesión:

²⁴ Acosta, Romero, 1971; citado en Calafell, Jorge E., "Teoría General de la Concesión" en *Jurídica*. Anuario, Número 26, UNAM, 1996.

²⁵ Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo I*, 11ª ed., Porrúa, México, 1982.

- Teoría del acto administrativo faculta a los particulares para prestar servicios públicos o para explorar y aprovechar o disfrutar bienes del dominio estatal por causas de un interés social, y que con ese acto se viene a cumplir una función específica del gobierno.
- Teoría del acto reglamentario toda concesión debe estar supeditada a las necesidades, propósitos y conveniencias de la sociedad debidamente plasmadas en el acto reglamentario relativo a la misma materia.

El acto reglamentario fija las normas a que ha de sujetarse la organización funcionamiento del servicio y dentro de él quedan comprendidas las disposiciones referentes a honorarios, tarifas, modalidades de prestación de servicio, derechos de usuarios, etc.

- Teoría del contrato administrativo la presencia del acuerdo de voluntades de las partes: el Estado por otorgar la explotación de bienes o servicio públicos y particular que se encarga de la ejecución²⁶.

Las teorías antes mencionadas hacen hincapié en que la concesión debe de atender una necesidad de interés social y que el Estado es aquel encargado de facultar a los particulares para que exploten, exploren y aprovechen un servicio público.

El profesor Sabino Álvarez Gendin²⁷ “la concesión, a mi modo de pensar, es una manera de ver el contrato de Derecho Público”, “La concesión es el contrato público, lo que la especie al género”. Por lo que se ve en esta circunstancia, se piensa en una relación, en el que el concesionario y el Estado se obligan recíprocamente por las cláusulas convencionales, creando una situación contractual sujeta a las reglas del Derecho Civil, tanto en su formación, como en su interpretación y los consecuentes derechos y obligaciones.

Por otra parte, debemos de admitir, que se nos presentan diversas circunstancias como para presumir su naturaleza contractual, tales son: capacidad de las partes, manifestación de la voluntad, consentimiento, objeto y forma.

Teoría del acto mixto la concesión cuenta con una parte de acto unilateral, la concesión es un híbrido del derecho público y del privado.

Esta tercera solución, es la más aceptada y tuvo su origen en el derecho francés, la concesión considerada como un acto mixto, se descompone en dos elementos; La situación reglamentaria y el contrato administrativo, de aquí se desprenden sus dos fases: como un acto unilateral y como acto contractual.

²⁶ Sánchez Gómez, Narciso, Segundo Curso de Derecho Administrativo, 4a ed., Porrúa, México, 2009.

²⁷ Manual de Derecho Administrativo, Biblioteca de Iniciación Jurídica, Zaragoza, España, 1941, p. 257.

Bajo ese tenor, Rafael I. nos da una clasificación de las teorías de la concesión que son las siguientes:

- Contrato de derecho privado. Se presupone un acuerdo de voluntades entre el estado y el particular concesionario; en consecuencia, se trata de un contrato puro y simple, regido por normas del derecho privado.
- Contrato administrativo. La concesión es un contrato, pero en el cual se hace valer una posición privilegiada de la administración pública frente al particular.
- Acto unilateral. La concesión es un tipo de acto administrativo unilateral.
- Acto mixto o complejo. Aquí se sostiene que la concesión comparte elementos tanto del acto administrativo unilateral como del contrato. La inconsistencia de esta teoría radica en que una persona, física o moral, no se puede colocar en dos posiciones, una de derecho público y otra de derecho privado, dentro de un mismo acto.

Actualmente la mayoría de las concesiones son otorgadas a través de actos administrativos puesto que ningún particular celebra contratos o convenios directamente con la Administración Pública y tampoco pueden pedir el otorgamiento forzoso de las concesiones, ya que la administración aplica las disposiciones que regulan las concesiones a un caso concreto y cuando lo considera pertinente.

1.3.3 Origen de la concesión

Mediante la concesión se otorga el consentimiento del poder público para que se puedan realizar actividades que originalmente corresponden a éste, y se remonta a los orígenes de la historia humana, cuando el gobernante comisionaba a ciertos individuos para recaudar los tributos que los súbditos estaban obligados a entregar. Con motivo de las guerras de conquista y colonización, la figura subsiste y se desarrolla, proceso que se mantiene una vez consolidadas las colonias sistematizada la explotación de los recursos naturales de los territorios sometidos.

Como figura jurídica y ya presentando los perfiles actuales, la encontramos a finales del siglo XVIII; una centuria más tarde se le separa del ahora llamado contrato de obra pública²⁸.

El estudio de la concesión ha tenido particular importancia dentro del Derecho Administrativo. Basta tener presente que en Francia este ordenamiento jurídico se

²⁸ Martínez Morales, Rafael I., Derecho Administrativo 2do Curso, Editorial Oxford, México, 2004.

construyó sobre el cimiento del servicio público, alrededor del cual se edificó y estudió la concesión como figura de entidad jurídica preponderante.

Gastón Jéze enseña que cuando se crea un servicio público propiamente dicho para satisfacer una necesidad de interés general, se requiere determinar quién hará la explotación, quién asegurará el funcionamiento del servicio público. Cuando la Administración explota directamente el servicio a través de sus agentes se está en presencia de la explotación directa o administración directa (*régie*), en cambio, si la Administración encomienda a un individuo o a una empresa que haga funcionar el servicio público, se habla de concesión de servicio público.²⁹

La evolución de la concesión fue paralela a la multiplicación e importancia que fueron adquiriendo los servicios públicos, por el crecimiento constante de las necesidades colectivas que debían ser satisfechas.

1.3.4 Cómo surge la concesión en México

Su aparición la podemos considerar como remota, pues prácticamente se institucionaliza en el feudalismo, ya que en esa época se hablan de los privilegios que concedían los soberanos y los señores feudales a sus servidores, que consistía en el otorgamiento de ciertas extensiones de tierra, para que asumieran el carácter de administradores y en algunos casos de propietarios.³⁰

Por otro lado, y con la evolución de las instituciones jurídicas, políticas y administrativas del gobierno español, concretamente durante el siglo XVI se definieron a las concesiones mineras.

El 10 de enero de 1559, se expidió por la princesa Doña Juana, una Ley de Minas, anulando las antiguas mercedes e incorporando las minas de oro, plata y azogue a la Corona, cuando no se hubieren trabajado.

El 7 de marzo de 1563, se expidieron las Ordenanzas de Minería llamadas del Antiguo Cuaderno, y, posteriormente, el 22 de agosto de 1584, se expidieron otras Ordenanzas llamadas del Nuevo Cuaderno, que constituye una verdadera codificación sobre las minas.³¹

Las Ordenanzas de Aranjuez fueron expedidas el 22 de mayo de 1783, mismas que rigieron tanto en la Colonia como en el México independiente, hasta que fue expedido el Código de Minería de 22 de noviembre de 1884.

²⁹ Cf. Jéze, Gastón. Principios generales de Derecho Administrativo. Tomo IV. Editorial Depalma, Buenos Aires, 1949. p.362.

³⁰ Sánchez Gómez, Narciso, Op. Cit., pág. 113

³¹ Acosta Romero, Miguel, *Teoría General del Derecho Administrativo*, Porrúa, México, 1979.

En el rubro de instituciones de crédito, el primer contrato concesión que celebró el gobierno mexicano data del 29 de julio de 1857, para establecer lo que se denominaría Banco de México; en 1864, se firma otro contrato concesión para instituir el Banco de Londres y México.

Durante el gobierno del Presidente José López Portillo, el 1° de septiembre de 1982, se reformó el artículo 28 de la Constitución Política Federal adicionándose un párrafo en donde se dispuso que “el servicio público de Banca y Crédito no será objeto de concesión alguna”, dado el interés monopolístico que estaba representando esa actividad en perjuicio de la economía del pueblo mexicano.

Sin embargo no dio resultado en la práctica la nacionalización de la Banca notándose que el gobierno es mal empresario, y en esas condiciones el 27 de junio de 1990 nuevamente se reformó dicho artículo 28 constitucional derogándose la disposición comentada, para el efecto de que a partir de entonces se vuelva a otorgar concesiones a particulares y se puedan crear empresas públicas y privadas sobre dicha actividad en el rubro de banca y crédito, bajo la vigilancia, regulación y control del gobierno federal.

En materia de energía eléctrica también encontramos diversos contratos-concesión desde el año 1895 cuando el Señor Arnold Va-quié, representante de *Société Du Necaxa*, se interesó en explotar la caída del río Necaxa. En esta materia al nacionalizarse la industria eléctrica en el año de 1960, siendo presidente de la República el Licenciado Adolfo López Mateos se elevó a rango constitucional la prohibición para otorgar concesiones a particulares sobre la misma.

En el sector de ferrocarriles, el primer contrato-concesión se celebró el 22 de agosto de 1837. Con el tiempo fue nacionalizada la industria ferroviaria mexicana, dando margen a la creación del organismo público descentralizado denominado Ferrocarriles Nacionales de México y diversas empresas de participación estatal, esta actividad hoy en día tiene a privatizarse.

En materia petrolera, al comienzo del siglo XX fueron aprovechados por Compañías extranjeras la celebración de contratos-concesión con el gobierno mexicano para explorar, explotar, extraer, refinar y vender el petróleo de este país, notándose con el tiempo el fortalecimiento de un monopolio que estaba afectando gravemente la economía pública. Todo ello propició para que el 18 de marzo de 1938, el presidente Lázaro Cárdenas decretará la expropiación de los bienes pertenecientes a dichas compañías y a su vez se elevó a norma constitucional en 1917 (artículo 27) la nacionalización de petróleo y de todos los hidrocarburos para ser explotados, administrados y regulados directamente por el gobierno federal en beneficio del

pueblo mexicano, y es a partir de entonces en que se prohíbe el otorgamiento de concesiones en esta materia.

Con el paso de los años y debido a los avances tecnológicos se han ido creando más concesiones en diferentes sectores como en transportes terrestres, aéreo y marítimo, en radio y televisión, y en otros servicios públicos ya que la sociedad es dinámica teniendo como consecuencia que las necesidades van aumentando y cambiando, dependiendo de la época en la que se otorgue una nueva concesión.

1.3.5 Elementos de la concesión

1.3.5.1 Elementos subjetivos

Es necesario profundizar en las partes que van a intervenir en la concesión para estar en la posibilidad de determinar el rol que debe de asumir cada uno de los actores que se van a ver involucrados en dicho proceso, en ese orden de ideas los sujetos de la concesión son los siguientes:

1.- El concedente: es la autoridad competente que otorga la concesión al gobernado, al cual selecciona (la mayoría de las veces) entre varios solicitantes, y después de valorar una serie de factores para normar su criterio de decisión.

2.- La autoridad llamada concedente es aquella que faculta a un particular o bien a una institución pública la prestación del servicio público o la explotación de los bienes del dominio público y puede ser la administración pública federal, estatal o municipal quien otorgue la concesión, ya que se puede dar en estos tres niveles de gobierno siendo de mayor importancia la concesión concedida por la administración federal.

3.- El concesionario: es la persona física o moral a quien se le otorga la concesión y quien será titular de los derechos que se deriven de la concesión.

4.- El usuario: es la persona física o moral cuyos requerimientos de prestaciones van a ser satisfechos con el servicio público concesionado. Será quien pague una tarifa previamente ya establecida por la autoridad administrativa a cambio de la prestación del servicio público cuando este así lo requiera. Hablando propiamente de servicios públicos el usuario también puede ser denominado destinatarios objeto de la concesión, porque es la persona para la que fue creada dicho servicio.

Este último elemento se da únicamente en el supuesto de la concesión de servicios públicos, ya que en la utilización de bienes del Estado habrá relaciones entre el concesionario y los particulares, pero no bajo el concepto de usuarios.

1.3.5.1.1 Capacidad jurídica

En el caso de la autoridad concedente, nos referimos a ella como competencia establecida en la ley respectiva, mientras que, para el particular concesionario, será necesario que cumpla las condiciones que marca la legislación; y en muchos de los casos se requiere la nacionalidad mexicana para ser concesionario. La capacidad jurídica permite al concedente celebrar actos jurídicos por lo que es importante contar con ella para que pueda facultar a los particulares a explotar los servicios públicos que están a su cargo.

Por parte del concesionario deberá contar con capacidad de goce y de ejercicio entendiendo a la primera como aquella que se adquiere desde el momento que la persona es concebida y se termina con la muerte del mismo, mientras que la de ejercicio se adquiere una vez que se cumple la mayoría de edad y se puede perder por la incapacidad física o mental. Por lo tanto, si el concesionario no cuenta con la capacidad de ejercicio no podrá aspirar a que se le otorgue una concesión, dentro de la capacidad de ejercicio existen limitaciones para que pueda ser concesionario la más clara es que los extranjeros no pueden adquirir concesiones, tal como lo establece el artículo 27 constitucional.

1.3.5.1.2 Capacidad técnica

Es la aptitud material y personal que se requiere del concesionario para poder explotar la concesión. Así en el primer caso se exige que el concesionario cuente con los elementos materiales necesarios para la debida explotación de los bienes públicos del Estado, o la adecuada y eficiente prestación del servicio público.

El concesionario deberá contar además con el equipo necesario para la prestación del servicio logrando que este sea de calidad y eficiente.

La segunda se refiere a la experiencia que debe reunir el concesionario para dicha explotación, esto será de manera personal o bien a través de las personas que contrate para desarrollar la actividad concesionada.

1.3.5.1.3 Capacidad económica

La capacidad económica es indispensable para el concesionario, ya que debe contar con los recursos financieros suficientes para cumplir en forma adecuada con el compromiso adquirido y poder contratar a todas las personas que sean

necesarias para prestar el servicio, además de adquirir equipo de calidad que se destinaran para ese efecto.

En este caso, la persona que adquiera la concesión deberá contar con el dinero suficiente y los recursos materiales necesarios para poder explotar la concesión, ya que, al mismo tiempo, esto le permite proporcionar un servicio que reúna características de calidad, acordes con las necesidades de la población.

1.3.5.2 Elementos objetivos

Los elementos objetivos van enfocados a los derechos y obligaciones del concedente como del concesionario, el plazo por el cual será explotado el bien o servicio público concesionado y las tarifas que se ajustarán para el mantenimiento y funcionamiento de determinado servicio, dichos elementos ya no recaen en la persona encargada de explotar la concesión sino más bien en las reglas que este debe de seguir para poder prestar el servicio público.

1.3.5.2.1 Derechos y obligaciones

1. Derechos. Una concesión jamás implica una transmisión de un derecho real, y dado que atiende las cualidades del individuo nos encontramos frente a un derecho personal que, por excepción y con previa aprobación del concedente, puede ser transferido a un tercero.

Por lo tanto, los derechos que se deriven de la concesión serán personalísimos, en ese sentido el concesionario tendrá que ejecutar por sí mismo la concesión o bien vigilar a la o las personas encargadas de desarrollarla. La concesión le va a permitir al concesionario obtener una utilidad derivada de la actividad que va a desempeñar.

2. Obligaciones. El sentido común marca varias obligaciones que se generan con la concesión, como sería la prestación del servicio público o la obligación del uso o explotación del bien; mantener las condiciones estipuladas en la concesión y otorgar las garantías pertinentes.

Otro tipo de obligaciones que se generan es facilitar a la autoridad administrativa los documentos o papeles e informes que requiera como parte de la verificación y control de la concesión, pagar los impuestos, derechos y demás contribuciones respectivas.

No transferir, enajenar o gravar los derechos derivados de la concesión sin el previo consentimiento de la autoridad concedente. Prestar el servicio o la explotación de los bienes del Estado, en los términos y condiciones que señalan las disposiciones

legales. Por lo tanto, el concesionario no podrá hacer más allá de lo que se le haya permitido una vez que se le confirió la concesión del servicio público o de bienes.

1.3.5.2.2 Plazo

El plazo será variable y dependerá del objeto de la concesión, así como de las condiciones que establezca el concedente. Sin embargo, es regla general que sea posible renovarla una vez vencido el plazo otorgado el cual será a consideración de las autoridades administrativas.

Será la autoridad concedente quien determine el plazo en el que se explotará la concesión y este lo determinará conforme a las leyes y reglamentos que sean aplicables a cada tipo de concesión. Actualmente la mayoría de las concesiones está sujeta a un tiempo específico toda vez que a la administración pública le interesa regularla, ya que no existe un mínimo o un máximo para todos los casos.

Generalmente las concesiones se otorgan por un plazo determinado más o menos largo, durante el cual, el concesionario disfrutará de los derechos derivados de este acto en el cual le permitirá recuperar la inversión inicial.

1.3.5.2.3 Tarifa

Son fijadas por el propio Estado cuidando que se mantenga un equilibrio financiero entre los concesionarios y los usuarios para que así se ven beneficiadas todas las partes no solo el Estado. El Estado tomara en cuenta las bases técnicas, sociales, económicas y políticas, que permitan al concesionario no sólo obtener utilidades, sino realizar nuevas inversiones en equipo moderno y adecuado para prestar el servicio.

Dichas tarifas son obligatorias para el concesionario y el usuario para el primero de los mencionados se relaciona con el sostenimiento de la prestación del servicio, para el usuario es el precio que paga por usar los servicios.

1.3.5.3 Elementos esenciales

La concesión se trata de un acto jurídico de derecho público, unilateral y discrecional del Estado.

Es emitido por la administración pública Federal, de las Entidades Federativas y de los Municipios, de tal manera que la persona que lo emite se le identifica como autoridad concedente.

Su objeto, consiste en prestar servicios públicos, explorar, explotar y aprovechar bienes del dominio del Estado.

Su finalidad tiende a satisfacer necesidades sociales o colectivas.

Su régimen jurídico, es de derecho público en virtud del interés social que primordialmente tiende a cubrir.

La regulación, vigilancia, control, imposición de sanciones y la revocación o rescate de las concesiones queda en manos del Estado, en virtud del orden público y por el beneficio colectivo que debe imperar en dichos actos jurídicos.³²

1.3.6 Tipos de concesión

Actualmente existe más de un tipo de concesión a través de la cual se pueden prestar algunos servicios públicos que como ya se mencionó el Estado no puede prestar de manera directa y se tiene que apoyar de los particulares, la concesión se puede otorgar para prestar servicios públicos tales como transporte, educación, salud por mencionar algunos ejemplos.

Por otra parte, la concesión se puede dar sobre bienes del dominio público del Estado y obra pública donde el concedente le otorga al particular una serie de derechos para su uso y aprovechamiento en el tiempo que se encuentre vigente el título de la concesión, llámese como se llame el tipo de concesión siempre va a tener una finalidad de cubrir una necesidad colectiva en un caso específico según sea el caso.

1.3.6.1 Concesión de bienes del Estado

La concesión de bienes es un acto administrativo discrecional, donde la administración Pública, como concedente otorga al particular concesionario determinados derechos para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público del Estado, por razones de necesidad colectiva y bajo las condiciones, modalidades y limitaciones que la propia ley disponga esto bajo un régimen estricto de derecho público.³³

³² *Ibíd*em, pág. 117

³³ Béjar Rivera, Luis José, Curso de Derecho Administrativo, Oxford, México, 2007.

Este tipo de concesión se determina bajo los principios del artículo 27° Constitucional³⁴ el cual establece los medios de explotación, uso o aprovechamiento de los bienes que son del dominio público. Además, nos hace hincapié en que los bienes del dominio público directos no pueden ser dados en concesión a los particulares debido a su naturaleza solo la Nación representada por la Federación puede explotar dichos bienes, lo cual se encuentra regulado dentro del artículo 28³⁵ constitucional.

Aunque hay que recordar que derivado de la reforma energética la Nación les da el poder a los particulares a través de contratos la explotación y extracción del petróleo y de los hidrocarburos sólidos, líquidos y gaseosos en el subsuelo, mediante asignación a empresas productivas

Tanto en la concesión de explotación de bienes de la Federación, como en la explotación de un servicio público, nos encontramos con tres elementos que mantienen diversas relaciones y son: a) El Estado concedente; b) La empresa concesionaria, y en su caso c) Los usuarios, beneficiarios, o consumidores.

Dentro de la concesión de explotación de bienes existen diversos tipos dentro de los que se destacan: la concesión minera, la concesión de aguas, la concesión de transporte, la concesión ganadera, la concesión de radios y televisión, la concesión forestal y la concesión de obras, etc.

Bajo esa tesitura, la concesión para la explotación y aprovechamiento de bienes del Estado puede ser concebida como el acto administrativo unilateral mediante el cual se otorga a los particulares determinados derechos para usar, disponer y aprovechar bienes que forman parte del patrimonio público, ya sea los minerales del subsuelo, las aguas nacionales, el espacio aéreo, la flora y la fauna marítima, bosques, vías de comunicación terrestre y sus obras conexas, aeropuertos.³⁶

³⁴ El artículo 27 Constitucional nos dice que tratándose del petróleo y de los hidrocarburos sólidos, líquidos y gaseosos en el subsuelo y minerales radiactivos, no se otorgarán concesiones, ni contratos.

³⁵ El párrafo onceavo del artículo 28 constitucional establece ...” El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público” ...

³⁶ Sánchez Gómez, Narciso, Segundo Curso de Derecho Administrativo, 4ta Edición, Editorial Porrúa, México, 2009, pp. 122.

1.3.6.2 Concesión de obra pública

Es una herramienta práctica y funcional para la administración pública para que satisfaga sus necesidades, así como las de interés colectivo.

Consiste en el acto administrativo a través del cual la administración pública encomienda al concesionario para que, bajo su costo y riesgo, realice una obra pública y sin que esta signifique que recibirá una contraprestación por lo que se le otorga el beneficio que la pueda explotar por un tiempo determinando en el que pueda recuperar el capital que invirtió en la obra.³⁷

La concesión de obra pública supone su explotación por un período de tiempo durante el cual el empresario recupera la inversión y obtiene la utilidad cobrando un derecho a los usuarios del activo. Con esta modalidad de pago, la entidad contratante traslada al contratista los riesgos del éxito o el fracaso del proyecto y la obligación de financiarlo, obrando así por su propia cuenta y riesgo.³⁸

La obra le pertenece al Estado pero la explotación por el tiempo convenido le pertenece al concesionario, mientras dure la concesión el concesionario deberá mantener en el mismo estado la obra, por ejemplo las autopistas con peaje que es un particular quien explota la concesión pero una vez terminado el tiempo por el que fue otorgada la concesión pasará a manos del Estado, puesto que el concesionario debió de haber recuperado lo invertido y demás ganancias mientras este estuvo a cargo de la obra.

1.3.7 La concesión en el transporte público

La concesión del servicio público es el acto administrativo a través del cual la autoridad administrativa, llamada concedente, encomienda por tiempo determinado a una persona física o moral, denominado concesionario, la organización y funcionamiento de un servicio público, que está bajo el control y vigilancia de la concedente a cambio de una contraprestación en dinero, la cual, por lo general, consiste en las tarifas que paguen los usuarios del servicio.³⁹

El concedente a su vez en base a varios criterios como lo son el económico, social, político entre otros determinará las tarifas que se cobraran a cambio de que el concesionario preste el servicio que se le otorgue.

³⁷ Delgadillo Gutiérrez, Luis Humberto citado en Curso de Derecho Administrativo, Oxford, México, 2007 por Béjar Rivera, Luis José.

³⁸ Artola, María Antonia, (2013), "El contrato de concesión de obra pública, un caso de aplicación de renta aleatoria" [En línea], Buenos Aires, Argentina, disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/2325/1/artola.garcia.2013.pdf>

³⁹ Béjar Rivera, Luis José, Curso de Derecho Administrativo, Oxford, México, 2007.

La concesión es un acto jurídico discrecional de derecho público, por el cual la administración pública, federal, estatal o municipal otorga una potestad o facultad a una persona física o moral (concesionario), para que, bajo las condiciones y requisitos establecidos en las leyes relativas, instale, explote y cumpla con la prestación de un servicio público que demanda la sociedad, ajustándose para ese efecto a la regulación, control y a las modalidades que le imponga la autoridad concesionaria. El servicio que preste el concesionario deberá de satisfacer una necesidad colectiva dentro de una sociedad determinada.⁴⁰

La concesión de un servicio público es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de un servicio público es confiado temporalmente a un individuo o una empresa concesionaria, que asume todas las responsabilidades del mismo y se remunera con los ingresos que percibe de los usuarios del servicio concedido.⁴¹

Las concesiones se pueden prestar en los tres niveles de gobierno ya que no son exclusivos de uno solo porque pueden trabajar en cooperación para brindar los servicios que la población requiera y dichos servicios estarán regulados cada uno por su norma en específico.

Los servicios públicos los puede prestar un particular o bien una empresa especializada en determinada materia y es la autoridad administrativa quien crea el derecho para que exploten el servicio y lo puedan prestar por su parte, pero esto no quiere decir que el Estado se haga a un lado por completo ya que el continuamente estará vigilando que se preste el servicio para el cual fue concedida la concesión. Además, los servicios públicos deben de atender de manera continua las necesidades sociales.

Las concesiones de servicio público se aplican a determinados servicios, como aquellos en los que hay posibilidad de recibir del usuario una contraprestación. Se caracterizan por cubrir una necesidad de interés general.

1.3.7.1 Cómo se materializa la concesión en el transporte público.

La concesión del transporte público se ve concretada una vez que se entrega el título de concesión y al mismo tiempo cuando se le brinda la prestación del servicio público a los usuarios para los que fue destinado dicho servicio.

Una vez que la autoridad considera que el particular es capaz de prestar un servicio público se le entrega un título de concesión que es el documento que lo faculta y autoriza para prestar el servicio, apegándose a lo establecido en la ley y dicho

⁴⁰ Serra Rojas, Andrés., Op. Cit., Pág. 385

⁴¹ Garrido Falla, F., citado en *Derecho Administrativo I*, 11ª ed., Porrúa, México, 1982 por Serra Rojas, Andrés.

documento se encuentra firmado por el titular de la dependencia que lo expide donde se estipula el tipo de concesión que se explotara, el tiempo que durara, el nombre del titular de la concesión, entre otros datos.

De acuerdo al artículo 16⁴² del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México en su fracción IX, las concesiones se materializaran mediante la expedición de los títulos correspondientes y demás elementos que identifiquen a la unidad que prestara el servicio de transporte, así como también comprobar con los recibos correspondientes que todos los gastos relativos al acto han sido cubiertos en su totalidad antes de su emisión.

Al mismo tiempo el vehículo con el que se prestará el servicio de taxi se debe de encontrar pintado del color que la Secretaria de Movilidad previamente ya estableció, así como el color de la cromática que le corresponda de acuerdo al municipio del Estado donde este funcionará como transporte puesto que la Secretaría autorizo diferentes colores y diseños que portaran las unidades concesionadas. Por otra parte, el titular de la concesión si es quien va a explotar el servicio público o bien un tercero bajo su supervisión tienen que portar el tarjetón que los acredite como personas prestadoras del servicio público y a su vez deben de contar con licencia de chofer para que puedan manejar una unidad de transporte público.

Si el concesionario sigue todos los pasos y cumple con los requisitos que se le solicitan podrá ver concretado dicho proceso una vez que la autoridad expedida el título de concesión y cuando el usuario empiece a utilizar el transporte público, es como se estará materializando en todo sentido la concesión, ya que ahora es responsabilidad del concesionario que la explote para poder obtener un beneficio que es lo que lo motivo a querer obtener un título de concesión y el ayudar a satisfacer una necesidad colectiva.

⁴² Fracción IX del artículo 16 del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México que a la letra dice ... “Las concesiones se *materializarán a través de la expedición de los títulos correspondientes y, en su caso, de la matriculación de los vehículos afectos a las mismas y la expedición de los elementos que exterioricen la matrícula, tales como placas, engomados, tarjetas de circulación o cualesquier otro.* Se exceptúan de esta disposición los sistemas de transporte masivo que utilicen vías específicas con rodamiento técnico especializado, respecto de los cuales únicamente se expedirá el título de concesión.

En todos los actos administrativos relacionados con las concesiones, la autoridad de transporte sólo materializará el acto decisorio hasta en tanto se acredite con los recibos oficiales haber realizado el entero correspondiente o la autoridad fiscal competente, expida el oficio en que conste que los créditos fiscales derivados de tal acto están garantizados en términos de ley” ...

1.3.7.2 Extinción de la concesión de transporte público.

La extinción es la manera por la que una concesión va a llegar a su fin y será el Código Administrativo quien determine las causas porque debe de extinguirse la concesión para lo que le aplicará el procedimiento administrativo común al concesionario.

El Código Administrativo⁴³ determina que la concesión se puede extinguir por el vencimiento del plazo para el que se otorgó el título de la concesión, renuncia del titular, revocación y demás causas que determine cada reglamento de la materia a concesionar.

Cada uno de los supuestos antes mencionados deberá acatar cada una de sus reglas para que se pueda llegar a la extinción de la concesión, así como también seguir el procedimiento que la propia Autoridad determine, porque si bien es cierto que el concesionario debe de estar en alguno de los supuestos ya referidos esto no quiere decir que en automático la concesión se extingue, como en todo se debe de seguir un procedimiento para que el concesionario no incurra en responsabilidades.

Como ya se dijo los modos de extinción de la concesión son varios, el más común es el cumplimiento del plazo, también se puede dar la falta de objeto o de materia, la revocación, caducidad, la rescisión y el rescate. Hablando propiamente del cumplimiento del plazo se da una vez que se agota el periodo para el que se otorgó la concesión, salvo en aquellos casos en los que se puede prorrogar el plazo porque el Estado no puede cubrir el servicio público o bien la utilidad pública, el plazo del servicio se podrá extender una vez que la autoridad así lo considere pertinente y el concesionario realice el trámite necesario para que se le dé un nuevo título de concesión.

⁴³ El Código Administrativo en su artículo 7.34 señala los supuestos en los que una concesión o permiso van a finalizar y a la letra dice:

Artículo 7.34.- Las concesiones y permisos terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en el título de la concesión o permiso, o de la prórroga que se hubiera otorgado;
 - II. Renuncia del titular;
 - III. Revocación;
 - IV. Rescate, tratándose de concesiones;
 - V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión o permiso;
 - VI. Disolución, liquidación o quiebra del titular;
 - VII. Muerte de su titular, siempre y cuando no se hubiesen designado beneficiarios o si dentro del término de noventa días contados a partir de la fecha del fallecimiento, no se presentan los beneficiarios designados en términos de las disposiciones aplicables, a solicitar la transmisión de la concesión o prórroga;
 - VIII. Por sustitución del titular, para incorporarse a un nuevo sistema de prestación del servicio;
 - IX. Las demás causas que se establezcan en la concesión, permiso o en el reglamento de la materia.
- La terminación de la concesión o el permiso no exime a su titular de las responsabilidades contraídas durante su vigencia en el Gobierno Estatal y con terceros.

La falta de objeto o materia de la concesión se da en los casos cuando es imposible la prestación del servicio público o bien se agota el recurso que se está explotando como es en el caso de las concesiones mineras que si ya no hay minerales que explotar se da por terminada la concesión.

La rescisión no es aplicable en la concesión de transporte público puesto que solo es aplicable en los casos donde aún se celebran contratos – concesión ya que se considera a la rescisión como la facultad de una de las partes en un contrato o convenio para darlo por terminado si la otra parte incurre en el incumplimiento de sus obligaciones.

En caso de que la concesión sea revocada por la autoridad que expidió el título de concesión es quien lleva a cabo la revocación⁴⁴ una vez que el concesionario

⁴⁴ La concesión será revocada si incurre en algunas de las causas establecidas dentro del Código Administrativo Vigente para el Estado de México Artículo.

Artículo 7.35.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos;

II. Interrumpir el concesionario la operación de la vía o la prestación del servicio de transporte, parcial o totalmente, sin causa justificada;

III. Cuando por el deficiente mantenimiento de las unidades, la falta de pericia del conductor, el incumplimiento del reglamento de tránsito correspondiente o cuando se manejen las unidades bajo los efectos del alcohol o algún estupefaciente, se vean involucrados vehículos automotores con los que se presta el servicio público concesionado, en un periodo de seis meses continuos, en más de dos accidentes en los que alguna persona pierda la vida o sufra lesiones que la pongan en peligro;

III. Bis. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas;

IV. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ellos;

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

VI. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, sin previa autorización;

VII. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los servicios sin previa autorización;

VIII. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso o sin la cromática respectiva para los concesionarios, y que la misma sea reproducida y utilizada por vehículos concesionados en una modalidad o tipo diferente, según la normatividad administrativa en bases o derroteros autorizados; o permitir que se conduzca la unidad por persona de cualquier edad que carezca de Licencia de Chofer para Servicio Público;

IX. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros;

X. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en este Libro, las disposiciones que de él emanen o la concesión o permiso;

XI. Por carecer, no renovar o reemplazar los vehículos, equipo e instalaciones con las que se preste el servicio, en los plazos señalados por las autoridades de transporte;

XII. Alterar la documentación que ampara la concesión o la circulación de los vehículos, o permitir que con dicha documentación presten el servicio dos o más unidades o cuando se preste con un vehículo distinto al registrado ante las autoridades;

XIII. No proporcionar la información requerida por la autoridad o impedir o dificultar las visitas de verificación e inspección;

XIV. Por la reincidencia en el incumplimiento de lo dispuesto por la fracción III del artículo 7.26 del presente Código;

incumple con algunas de las obligaciones que le impone el ordenamiento jurídico bajo el que se encuentra regulada la concesión. Además de los supuestos ya contemplados por el Código Administrativo el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México nos dice que la concesión puede ser revocada si el concesionario de acuerdo al artículo 36 de dicho ordenamiento incurre en alguno de los siguientes supuestos:

- I. Matricular más de un vehículo con la misma concesión.
- II. Usar el mismo juego de placas que materialicen la matrícula, para explotar dos o más vehículos a la vez.
- III. Introducir en la prestación del servicio uno o varios vehículos de procedencia ilícita.
- IV. Aplicar tarifas inferiores o superiores a las autorizadas.
- V. No cumplir la condición a que se hubiere sujetado la cesión o prórroga provisionales.
- VI. La violación de las condiciones previstas en el título de concesión.

Por otra parte, la caducidad opera cuando el concesionario está obligado a cumplir con ciertos requisitos y no lo hace dentro de un determinado plazo, es decir que no adquirió el equipo necesario para desarrollar la tarea que se le encomendó, no inicia la prestación del servicio en la fecha que se le establece, lo que causa que se dé la caducidad.

Otra forma de extinción de la concesión es el rescate⁴⁵ en este supuesto el Estado será el encargado de asumir la gestión directa del servicio público lo cual lo llevará

XV. Las demás previstas en este Libro y la concesión o permiso respectivo; y

XVI. El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

⁴⁵ El Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México considera que el rescate de una concesión se podrá hacer únicamente cuando:

Artículo 35.- ... "En los casos de rescate de concesiones, el mismo sólo podrá hacerse con sujeción a lo siguiente:

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

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

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

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

c) El valor que en el mercado tuvieren al momento de decretar el rescate, los bienes afectos directamente al servicio concesionado, si en la resolución que lo decreta, se comprendieren tales

a cabo antes de que la concesión llegue a su fin dentro del plazo para la que fue otorgada.

La renuncia es un caso no tan común en la concesión ya que no se puede hacer de una manera lisa y llana, puesto que el Estado debe de determinar la importancia del servicio público que tiene a cargo el concesionario para determinar si es aceptada o no la renuncia. Si es un servicio de primera necesidad la renuncia no será aceptada y el Estado tendrá que considerar la posibilidad de prestar por sí mismo el servicio o dárselo a otro concesionario que se comprometa a la explotación y prestación del servicio público que satisface una necesidad colectiva.

Cuando se dé la quiebra del concesionario en este caso la autoridad tiene que intervenir para que al igual que en la renuncia determine si el servicio que estaba prestando el concesionario es de trascendencia colectiva y de ser el caso será la autoridad, la responsable de asegurar la continuidad del servicio para que los usuarios no se vean afectados por la falta de la prestación de determinado servicio. La quiebra generalmente se da una vez que la cuestión financiera se ve afectada y ya no cuenta con los recursos necesarios para seguir explotando el servicio y a su vez prestarlo con los usuarios.

Todos los supuestos que se han mencionado hasta ahora van a atender a la mayoría de las concesiones debido a que no todas tienen las mismas características, razón por la cual cada concesión se regirá por su propia normativa que especificará los argumentos y supuestos por los que una concesión se puede extinguir.

1.3.8 Diferencia que existe entre la concesión y la asignación, autorización, permiso y licencia en el transporte terrestre.

Cabe aclarar que son figuras muy similares e incluso se podrían llegar a confundir una con otra o bien considerarlas como sinónimos, debido a las características tan semejantes que presentan, uno de los puntos que nos ayudara a determinar las

bienes. Invariablemente se comprenderán dichos bienes cuando el periodo de vida útil de los mismos en el servicio, comprendiera cuando menos la mitad del tiempo de vida útil que en cada caso señale la norma técnica.

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

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

diferencias es quien es la persona idónea para asignar una concesión, aprobación, autorización, permiso y licencias.

Empezaremos con la concesión la cual se entiende como el acto administrativo donde a la autoridad se le denominará el concedente y al particular o empresa el concesionario quien se encargará de prestar o explotar un servicio a cambio de una contraprestación por parte del usuario.

La asignación es un acto jurídico de derecho público que expide la administración pública federal, pero a favor de organismos y dependencias públicas como (entidades federativas y municipios), para explotar, disponer y aprovechar bienes del dominio directo de la nación por causas de orden público y de necesidad social, a fin de que atiendan necesidades vitales de la población en sus circunscripciones territoriales.⁴⁶

Licencia es la facultad que otorga el Poder Público para hacer algo o para poder desempeñar un oficio, actividad o profesión.

Son medios de control sobre el ejercicio de determinadas actividades desempeñadas por los gobernados, quienes al cumplir con los requisitos exigidos pueden desarrollar dichas actividades, ya que la propia administración les reconoce el derecho de ejercicio.⁴⁷

Permiso, es el consentimiento que otorga quien tiene potestad también para hacer algo, o para cumplir una función específica el interesado o la persona que adquiere el permiso, acto que puede ser público o privado.

Es el acto administrativo por el cual la administración remueve obstáculos a efecto de que el particular realice una actividad, pues preexiste un derecho; por tanto, no se trata de un privilegio.⁴⁸

Autorización, es el acto por medio del cual se confiere a una persona el derecho para realizar una conducta o para ejercitar un derecho o función.

Es un acto esencialmente unilateral de la administración pública, por medio del cual el particular podrá ejercer una actividad para la que esta previamente legitimado, pues el interesado tiene un derecho preexistente que se supedita a que se cubran requisitos, condiciones o circunstancias que la autoridad valorará.⁴⁹

Diferencias entre la concesión y la asignación, autorización, permiso y licencia:

En la asignación, autorización, permiso y licencia existen derechos preestablecidos por lo que, si el particular cumple con todos y cada uno de los requisitos establecidos

⁴⁶ Sánchez Gómez, Narciso, Op. Cit., Pág. 124

⁴⁷ Martínez Morales, Rafael I., Derecho Administrativo 1er Curso, 6ta. Ed., Editorial Oxford, México, 2011.

⁴⁸ Martínez Morales, Rafael I., Op. Cit., Pág. 276

⁴⁹ Idem.

por la autoridad se les otorgara la asignación, autorización, permiso y licencia, caso contrario a la concesión donde no existen derechos preestablecidos y si la autoridad considera que el particular no es apto para prestar el servicio así haya cumplido con todos los requisitos solicitados no se le otorgará la concesión.

La relación jurídica que se da en la concesión con la autoridad continuara mientras el título de concesión este vigente, por lo contrario, en la asignación, autorización, permiso y licencia termina la relación jurídica entre el particular y el Estado una vez que alguna de las figuras antes mencionadas es otorgada.

El procedimiento para el otorgamiento de la asignación, autorización, permiso y licencia es más sencillo que el de la concesión ya que en este puede darse la oposición de tercero y para que tenga validez debe de ser publicado en el Diario Oficial de la Federación o Gaceta de Gobierno según sea el caso.

Por otra parte, la asignación, autorización, permiso y licencia no tienen como fin satisfacer un interés colectivo, mientras que el objetivo principal de la concesión es la satisfacción de un interés colectivo.

En la concesión el concesionario debe de demostrar que cuenta con la suficiente capacidad económica para la prestación del servicio y en la asignación, autorización, permiso y licencia no es requerido siempre y cuando cubra con los requisitos establecidos en la ley.

En resumen, son figuras administrativas diferentes, que, si bien es cierto, se pueden confundir ya quedo claro que tienen puntos que las hacen diferentes unas de las otras y cada una cumple con una función en específico.

II. La concesión del servicio de transporte terrestre en el sistema jurídico mexicano

2.1 Base constitucional de la concesión

Recordemos que la concesión es un acto jurídico unilateral a través del cual el Estado faculta a un particular para que pueda explotar o prestar a su nombre un servicio público, satisfaciendo necesidades de interés general, ya que el estado no está en condiciones de desarrollar determinado servicio.

En ese tenor el artículo 28 en su párrafo undécimo establece que ... *“El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación*

de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público” ...

Así también el artículo 28 hace referencia que en México no están permitidos los monopolios y que no serán considerados monopolios⁵⁰ los servicios que el Estado presta por sí mismo, mientras que en el artículo 27 constitucional se fijan las materias en las que no se pueden otorgar concesiones y que será la Nación quien tenga la facultad de explotar y prestar dichos servicios.

Por lo tanto, en México no se pueden otorgar concesiones cuando se trate de radiodifusiones y telecomunicaciones, en minerales radiactivos y energía eléctrica, petróleo e hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseoso, acuñación de monedas y emisión de billetes, por citar algunos ejemplos de las materias en las que no se puede otorgar concesiones.

Bajo ese orden de ideas, cada una de las materias que sean sujetas a concesión deberán de atender sus propias leyes establecidas para cada uno de los tipos de concesiones que existen actualmente y estas se encontraran apegadas a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

2.2 Estándares de calidad establecidos en la Ley de Movilidad del Estado de México

La movilidad y el transporte son dos temas que siempre deben de ir de la mano ya que son cosas cotidianas para los usuarios, porque uno le ayuda al otro, recordemos que movilidad es el número de desplazamientos que hace un ciudadano para poder llegar a un destino, y el transporte va a ser el medio idóneo por el cual las distancias se acortaran y podrá desplazarse con mayor seguridad y rapidez de un punto a otro.

En nuestro Estado hay unidades de transporte público que se encuentran en mal estado, de modelos ya muy viejos, deterioradas e inseguras, sin contar que muchas de las unidades que son empleadas para prestar el servicio de transporte público son piratas debido a que no cuentan con el permiso otorgado por la secretaría de movilidad para funcionar como transporte y los choferes nunca han realizado los exámenes que demuestren que son realmente aptos para manejar el transporte público. Además de que trabajan con licencias que ya están vencidas o en todo el tiempo que llevan trabajando dentro del servicio de transporte jamás han sacado una licencia de manejo.

⁵⁰ Por monopolio debe de entenderse como aquel derecho legal concedido por el Estado a un individuo, grupo o empresa para explotar con carácter exclusivo alguna industria, comercio o servicio público.

Si las unidades no son seguras ponen en riesgo la vida de los usuarios y por consecuencia hace que los traslados sean más largos e inseguros o bien tengan que trasbordar en más de una ocasión para llegar a sus destinos porque la unidad que abordaron debido a fallas mecánicas no les permitió llegar a su destino sin la necesidad de abordar otra unidad. Por otro lado, la salud también se ve afectada al igual que la economía de los ciudadanos, ya que los ciudadanos argumentan que la mayor parte de sus sueldos se les va en costear el transporte que usan a diario para trasladarse a sus lugares de trabajo.

Respecto a los estándares de calidad la eficiencia puede ser un factor que contribuya para que la prestación del servicio dentro del Estado cada vez sea mejor por lo que La Ley de Movilidad en su artículo 5⁵¹ en la fracción VII consideran a la eficiencia como un principio rector en la prestación del servicio, dándole la posibilidad a los usuarios de elegir el medio de transporte que desean utilizar para llevar a cabo sus desplazamientos y que dicho transporte sea considerado por el usuario más seguro, de mejor calidad y accesible, lo cual contribuye a que los tiempos y el costo sean considerables.

Tomando en cuenta lo antes mencionado la Ley de Movilidad del Estado de México contempla a la eficiencia en la prestación del servicio público, por lo que la secretaría deberá de supervisar la adecuada utilización de recursos en la prestación del servicio, dichos recursos se obtienen a diario a través de la tarifa que pagan los usuarios, con lo que se entiende que deberá de haber una reciprocidad en cuestión de la prestación del servicio⁵².

En ese mismo sentido la propia ley hace mención que el transporte público deberá de ser de calidad para que pueda realizar su tarea de la mejor manera y al mismo tiempo les brinde comodidad a los ciudadanos y cuide el impacto que tiene la generación de gases en el medio ambiente, factor que debemos de cuidar en todo momento y que va de la mano con la característica de calidad no solo en el servicio

⁵¹ Artículo 5: Principios en materia de movilidad. Las autoridades en materia de movilidad, en el ámbito de su competencia, deberán observar los siguientes principios rectores:

... “VII. Eficiencia: Fomentar la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se mueven en los distintos modos de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes megalopolitanas, metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables para la atención de la demanda. De modo que los individuos puedan optar por las modalidades y modos de transportación que mejor atiendan sus necesidades de movilidad con estándares de seguridad, calidad, accesibilidad, cobertura, conectividad y disminución en tiempo, distancia y costo” ...

⁵² Artículo 33 de la Ley de Movilidad del Estado de México. La Secretaría deberá supervisar la adecuada utilización de recursos en la prestación del Servicio, mediante la potencialización al máximo de sus rendimientos, en la forma y términos que se establezcan en las disposiciones jurídicas aplicables. En estos, se deberá incluir la posibilidad para que la Secretaría haga efectivo el cumplimiento de lo establecido en este artículo, mediante la imposición de las sanciones que correspondan.

sino en lo ambiental. Siendo la calidad una de los elementos primordiales que tiene que cumplir la prestación del servicio público de transporte⁵³.

De lo anterior, podemos llegar a la conclusión que la Ley de Movilidad no solo se preocupa porque el servicio de transporte sea eficiente, sino que también debe de ser de calidad para que los usuarios se sientan seguros cada vez que abordan una unidad del servicio público de transporte y que tengan la plena seguridad que llegarán a sus destinos sin que tengan que abordar otra unidad ya que la primera que abordaron literal se quedó en el camino, puesto que como lo dicen, muchos de los usuarios están pagando una tarifa para poder acceder al servicio y lo mínimo que esperan es que el servicio sea bueno en todos sus aspectos.

2.3 Regulación de la concesión en el Código Administrativo Vigente de la Entidad

El Código Administrativo hace mención de los casos en los que opera una concesión, además de los requisitos indispensables que se requieren en cada caso dependiendo el tipo de concesión que se solicitará, aunque nosotros solo nos abocaremos al caso del servicio de transporte público en su modalidad individual conocido como taxi y cómo es que funciona la concesión para este tipo de servicio.

En este sentido, el código establecerá los mecanismos para otorgarle una concesión a las personas físicas o morales que cumplan con todos los requisitos que este pida. El Estado directamente puede prestar el servicio de transporte público en su modalidad de taxi que es el caso que nos interesa o bien lo puede concesionar a las personas físicas o morales que pueden ser candidatos para obtener una concesión siempre y cuando cuenten con todos y cada uno de los requisitos solicitados.

Hablando propiamente del código administrativo para el Estado de México en su título tercero denominado de las concesiones, permisos y licencias establece que los servicios públicos que corresponden propiamente al Gobierno del Estado, puede prestarlos directamente el Estado o bien concesionarlo con los particulares para que sean ellos quienes presten el servicio. En los casos que haya dos o más personas compitiendo para obtener la concesión de un servicio se le otorgará a aquella que

⁵³ La ley en su artículo 32 hace mención de los elementos que se deben de considerar para que el servicio de transporte público sea considerado de calidad por lo que la fracción V del referido artículo a la letra nos dice: ... "V. Calidad. Procurar que la prestación del servicio cuente con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado físico y mecánico, en condiciones higiénicas, de seguridad, con un mantenimiento regular, para proporcionar un adecuado desplazamiento" ...

garantice la mejor prestación del servicio, que las unidades se encuentren en mejores condiciones de higiene, seguridad, comodidad, etc., frente a las de los demás aspirantes.

Podrán competir tanto las personas físicas como las morales y ambas estarán bajo las mismas condiciones, el hecho de que se les otorgue la concesión tendrá que ver con las reglas antes mencionadas.

Por otra parte, las concesiones de transporte público no son exclusivas, dado que si la autoridad considera que el servicio lo está acaparando en su totalidad una solo persona o bien que ya cuenta con más de una concesión esta podrá negarle el otorgamiento de una nueva concesión. Por lo que se entiende que una persona solo puede ser titular de una concesión a la vez para que no haya acaparamiento o acumulación de las concesiones y la Autoridad determinará los mecanismos necesarios para que esto no ocurra.

Además, la vigencia de las concesiones no será mayor a un plazo de diez años y podrá ser prorrogable si es que así lo considera la ley y el reglamento de la materia. Las bases de taxis necesitaran un permiso independiente a la concesión para prestar el servicio de transporte. El servicio deberá de prestarse de manera regular y uniforme como lo dicen los principios del servicio de transporte y este se prestará a cambio de una retribución por parte de los usuarios.

Como ya se había dicho las concesiones obligan a su titular a la prestación del servicio directo o bien vigilar a las personas que este contrate para prestar el servicio y en este caso será solidariamente responsable con sus trabajadores de los daños que cause en el momento que se encuentre prestando el servicio. Cuando se cometa un delito a bordo de la unidad tanto el concesionario como el conductor están obligados a presentar la denuncia pertinente ante las autoridades competentes.

Así también, los servicios de transporte se podrán prestar con vehículos que sean propiedad del concesionario o que se encuentren en su posesión según sea el caso, queda prohibido autorizar a motocicletas o similares para que presten el servicio de transporte de pasajeros por sus capacidad y seguridad que presentan este tipo de transporte.

La Secretaría de Movilidad podrá modificar rutas, tarifas, itinerarios, horarios, cambio de bases y terminales cuando lo crea conveniente a consecuencia de atender las necesidades públicas y la satisfacción de la prestación del servicio.

2.4 Reglamento para otorgar concesiones del Estado de México (Requisitos para obtener la concesión de transporte terrestre)

Dicho ordenamiento reglamentara el procedimiento para otorgar concesiones a los particulares o bien a las asociaciones, si bien es cierto que el Gobierno es quien debe de prestar determinados servicios por el mismo, también tiene la autorización de facultar a los particulares para que a través de ello se presten determinados servicios públicos y así satisfacer las necesidades colectivas de la sociedad.

El principal mecanismo que se utiliza para adjudicar las concesiones es la licitación⁵⁴ que no es más que otra cosa que una convocatoria donde la autoridad hace del conocimiento a los particulares cuales son los servicios que se van a concesionar y cuáles son los requisitos mínimos que tiene que cumplir para poder llegar a ser aspirantes, pasando por el proceso de selección y así se le pueda asignar la titularidad del servicio para el que se está ofertando.

En esta ocasión nos abocaremos al reglamento para otorgar concesiones del Estado de México el cual regula el otorgamiento de concesiones referentes a la explotación, uso y aprovechamiento de bienes o para la prestación de servicios que este último apartado es el que a nosotros nos importa ya que se explicará cual es el mecanismo que deben de seguir los particulares para obtener una concesión en el transporte terrestre en el caso específico de los taxis que la ley lo considera como servicio de transporte individual.

Las concesiones se otorgarán por escrito mediante título de concesión donde se estipulará el objeto y alcance de la misma, la duración no podrá ser mayor a veinticinco años y se estima que en ese lapso de tiempo el concesionario puede recuperar el capital invertido, una vez que se termine la vigencia del título de concesión este podrá ser prorrogado hasta por un periodo igual de tiempo siempre y cuando el concesionario haya cumplido con las obligaciones de la concesión y lo haya hecho de una manera eficiente y en el momento de que deje de estar vigente el Gobierno no sea capaz de prestar el servicio que había sido concesionado.

De acuerdo al artículo 8⁵⁵ del presente ordenamiento hace mención bajo qué condiciones se sujetará la Usuaría al momento de otorgar una concesión,

⁵⁴ El procedimiento de licitación que se seguirá para la adjudicación de las concesiones se encuentra estipulado en el artículo 20 del Reglamento para Otorgar Concesiones del Estado de México el cual debe de seguir los siguientes pasos:

I. Contenido y publicación de la Convocatoria; II. Contenido de las Bases de Licitación; III. En su caso, visita a los inmuebles a concesionar o al lugar donde se prestarán los servicios; IV. Junta(s) de aclaraciones, en su caso; V. Actos de presentación, apertura y evaluación de propuestas, dictamen y fallo de adjudicación; y VI. Emisión del título de concesión.

⁵⁵ El artículo 8 del Reglamento para Otorgar Concesiones del Estado de México nos dice: La Usuaría, para el otorgamiento de las con cesiones se sujetará a lo siguiente:

I. Elaborar el dictamen que contenga la justificación técnica, jurídica y financiera sobre la conveniencia y posibilidad de otorgar la concesión; que la actividad a desarrollar por el concesionario

entendiéndose a la Usuaría como la Dependencia o unidad administrativa a la que corresponde por Ley el desarrollo de la actividad pública o bien a concesionar.

Los particulares deberán de presentar una propuesta cumpliendo con los requisitos establecidos por el Reglamento, si la propuesta no cumple con los requisitos indispensables, la Subsecretaría requerirá por escrito a la Usuaría o al particular, para que, dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha de notificación del requerimiento, presenten la información faltante. En caso de no subsanar las omisiones se tendrá por no presentada la propuesta y se desechará.

Por otro lado, se deberá de señalar un domicilio para recibir notificaciones y este se deberá de encontrar dentro del Estado de México en el caso de no proporcionar dicho domicilio las notificaciones siguientes aún las personales se harán a través del boletín.

Atendiendo a lo establecido en el artículo 11,⁵⁶ la Subsecretaría está obligada dentro de los cinco días posteriores a la fecha de haber recibido la solicitud deberá de emitir su opinión y con esto iniciar el proceso de licitación para otorgar la concesión respectiva.

Al igual que en las diferentes ramas del derecho hay impedimentos para poder acceder a cierto derecho o beneficio, el derecho administrativo no es la excepción al igual que en las concesiones por lo que hay personas a las que no se les puede otorgar una concesión, tal es el caso de los servidores públicos sin importar el nivel de gobierno en el que laboren por el simple hecho de trabajar dentro del gobierno son sujetos no aptos para obtener una concesión, sus cónyuges, parientes consanguíneos en línea recta sin limitación de grado y los colaterales por consanguinidad o afinidad hasta el cuarto grado y las personas jurídico colectivas siempre y cuando tengan algún interés económico las personas que se mencionaron anteriormente.

Una vez que se otorgue la concesión, el título de concesión de acuerdo al artículo 53 del reglamento ya citado, contendrá como mínimo:

- I. Objeto;
- II. Obligaciones a cargo de la concesionaria;
- III. Los términos y condiciones para la prestación del servicio;
- IV. Vigencia; o en su caso los términos y condiciones;

sea compatible y que no interfiera con las que realice la Usuaría, cuando ésta ocupe espacios sobre los inmuebles concesionados;

II. Acreditar la propiedad o posesión de los bienes, así como el estado actual de los mismos; y

III. Presentar la solicitud ante la Subsecretaría, para que inicie el procedimiento mediante el que se otorgará el título de concesión.

⁵⁶ Artículo 11. La Subsecretaría, dentro de los cinco días hábiles siguientes, a partir de la fecha en que la solicitud haya sido presentada en forma completa, emitirá su opinión y formará el expediente respectivo, que presentará al Comité, el que tomará conocimiento e iniciará el procedimiento de licitación para otorgar la concesión respectiva.

- V. Procedimiento que le dio origen;
- VI. Sanciones por incumplimiento.

2.4.1 Regulación del Procedimiento para el otorgamiento de la concesión

Como ya sabemos, el procedimiento es una serie de acciones para obtener un fin y para poder obtener una concesión se tiene que seguir una serie de pasos hasta obtener el título de concesión, así como también el solicitante deberá de cubrir cabalmente con los requisitos que le solicite la autoridad para que esta determine si es apto o no para prestar el servicio.

Las concesiones se otorgarán a través de concursos o asignación directa en este caso aplicará para los servicios que ya existen, pero que se necesitan que se amplíe su cobertura y así se pueda adecuar el servicio, que si bien es cierto ya está concesionado a determinados particulares debido al incremento de personas dentro de la sociedad tendrá que prestar el servicio a más personas.

En los casos de que haya dos o más personas que aspiren a obtener una concesión el otorgamiento se hará de acorde a las reglas establecidas en el Código y en el Reglamento.

Para el otorgamiento de concesiones a través de concurso el procedimiento a seguir se sujetará bajo los criterios establecidos en el artículo 19:

... “I. Con base en los planes de desarrollo urbano y sus programas y atendiendo al avance de los mismos, de oficio a la autoridad de transporte determinará durante el mes de febrero de cada año si es o no procedente realizar estudios técnicos para declarar la existencia de necesidad pública de transporte que deba ser satisfecha con servicios de nueva creación” ...

En caso de que si exista la necesidad pública la autoridad determinara los mecanismos que se deberán de seguir para otorgar las nuevas concesiones y una vez que se determine la realización de estudios para declarar la existencia de necesidad pública de transporte, estos deben de contener:

- a) Nombre de la población o poblaciones en que se determine la necesidad pública.
- b) Densidad demográfica, tomando en cuenta el último censo poblacional y comercial, adicionando la estimación del incremento que se haya registrado durante el tiempo transcurrido desde el año en que se practicaron tales censos a la fecha en que se realice el estudio, así como una estimación de población flotante.
- c) Centros educativos y culturales.
- d) Centros de trabajo.

- e) Medio de vida predominante de las poblaciones.
 - f) Tipo de comercio predominante, con inclusión de las zonas de abastecimiento, así como el horario a que esté sujeto.
 - g) Descripción de las oficinas públicas existentes, talleres, estaciones de servicio de combustibles y demás que la autoridad de transporte estime necesarias.
 - h) Descripción de la infraestructura vial, indicando las principales vías primarias y secundarias de comunicación, señalando en su caso las que fueren de jurisdicción federal y que de manera necesaria deban usarse en ciertos tramos para la satisfacción de la necesidad pública de servicio. En todos los casos se hará el señalamiento de los correspondientes derechos de vía.
 - i) Medios existentes de transportación, con indicación de los tipos y capacidad de los vehículos, así como clases, modalidades y tipos de servicio.
 - j) Necesidad de transporte indicando las deficiencias o insuficiencias del existente, horarios, tarifas e itinerarios, así como nivel de ocupación de los vehículos en los diferentes horarios.
 - k) Estimación aproximada del transporte particular.
 - l) Análisis de los principales desplazamientos de personas, para los que no se tiene servicio público de transporte o que teniéndolo es insuficiente.
 - m) Propuesta de los lugares más adecuados para el establecimiento de bases, paraderos, lanzaderas o terminales.
- III. Realizado el estudio a que se refiere la fracción anterior, si del mismo se advierte necesidad pública insatisfecha, la autoridad de transporte expedirá la declaratoria correspondiente, en la que se expresará lo siguiente:
- a) Breve relación de los antecedentes.
 - b) Consideraciones técnicas y legales que funden la declaratoria.
 - c) Determinación de la zona geográfica en la que ha de prestarse el servicio.
 - d) Clasificación, modalidad y tipo de servicio con el que habrá de satisfacerse la necesidad pública a que se refiera la declaratoria.
 - e) Número de concesiones que habrá de licitarse para la satisfacción del servicio.
 - f) Los demás datos que se estime necesarios para aclarar o completar la anterior información.
- IV. Emitida la declaratoria de necesidad pública, la autoridad de transporte expedirá la convocatoria que contendrá:
- a) Área geográfica que comprenderá el servicio.
 - b) Determinación del incremento del servicio señalado el número de concesiones que habrá de licitarse.
 - c) Clasificación, modalidad y tipo de servicio que deberá proporcionarse.
 - d) Plazo en el que deberá iniciarse la prestación del servicio.
 - e) Vigencia de las concesiones.

- f) Lugar, horario y término dentro del cual deberán prestarse las solicitudes de los concursantes, así como indicación de los documentos que deberán adjuntarse.
 - g) Tratándose de transporte masivo, el lugar, horario y periodo en el que se venderán las bases de licitación y costo de las mismas. Las bases de licitación contendrán además de las menciones a que se refiere esta fracción, las que estime necesarias la autoridad del transporte y se complementarán con los estudios técnicos especializados en la materia.
- V. La autoridad de transporte podrá modificar la convocatoria y las bases de licitación por causas sobrevenida de interés general, caso fortuito o fuerza mayor. Las modificaciones se publicarán en el mismo medio utilizado para la publicación de la convocatoria, y se notificará personalmente a los adquirentes.

Cuando exista la necesidad de transporte la convocatoria para cubrir esa necesidad deberá de publicarse en la gaceta de Gobierno e inscribirse si así lo requiere en el Registro y será publicada solo una vez.

Concluido el concurso, se hará la designación de adjudicatarios y se declara agotado el procedimiento de igual manera el resultado se publicará por única vez en el Gaceta de Gobierno para dar a conocer al ganador del concurso.

Por otra parte, el artículo 22 del Reglamento determinara como se llevará a cabo la asignación directa de las concesiones y será la Autoridad encargada del transporte quien determine dicha asignación bajo los siguientes criterios:

- I. Con base en los planes de desarrollo urbano y sus respectivos programas y atendiendo al avance de los mismos, la autoridad, de oficio determinará durante el mes de julio de cada año, si es o no procedente realizar estudios técnicos para declarar la existencia de necesidad pública de transporte.
- II. La asignación directa de concesiones se hará mediante acuerdo sustentado en el resultado de estudios técnicos, que se sujetarán a las prevenciones contenidas en el artículo 19 fracción II del presente Reglamento, y observando las reglas previstas en el artículo 72 del mismo.
- III. Las concesiones para la construcción, operación, mantenimiento y ampliación de los sistemas de transportación masiva, podrán asignarse directamente en los casos en que existan características particulares de la infraestructura requerida, de experiencia, capacidad, materiales, equipos o tecnología especiales, o el financiamiento total esté a cargo de los particulares.

Todos los estudios técnicos y los acuerdos de asignación directa deberán de ser registrados o anotados en el Registro según sea el caso. Los servicios que surgen de manera irregular en ningún momento se podrán regularizar tal como lo manifiesta

el artículo 24⁵⁷ donde expresamente nos dice que el otorgamiento de concesiones que tengan el objeto de regularizar los servicios no se podrá hacer a través de convocatoria como un otorgamiento de concesión directa que cumpla con todos los requisitos desde el primer momento en el que se entregue toda la documentación solicitada en la convocatoria.

Por lo que se puede llegar a la conclusión de que cada ordenamiento seguirá sus propias reglas y procedimientos para otorgar una concesión y esto se debe a la importancia del servicio que se va a concesionar dado que no todos los casos son los mismos, al igual que la necesidad colectiva que se va a satisfacer con determinado servicio. Por otra parte, se debe de considerar si dicha necesidad se va a cubrir con un servicio ya existente o se tendrá que crear un nuevo servicio una vez realizados los estudios pertinentes para poder atender las demandas de la sociedad.

2.5 Reglamento del Transporte Publico y Servicios Conexos del Estado de México

El transporte de personas dentro de un territorio determinado como se ya se ha dicho en enumeradas veces le corresponde de manera directa al Gobierno o bien lo puede concesionar a un particular siempre y cuando este se apegue a los términos establecidos dentro del Código. El Gobierno a través del Secretario determinará los lineamientos bajo las cuales los particulares que quieran acceder al otorgamiento de una concesión se tendrán que apegar.

El Secretario será el encargado de asignar la cromática y el diseño a los vehículos que se utilizarán para el transporte público, por otro lado, fijará el tiempo que considere pertinente para que una unidad sea utilizada como transporte público considerando principalmente la seguridad y el desgaste que tenga la unidad.

El reglamento hace una clasificación del transporte de la cual se desprende la categoría de regular o discrecional en nuestro caso el que nos importa es el regular ya que este se encuentra sujeto a una concesión o permiso, con rutas fijas que son designadas por la autoridad de movilidad y que será en estas donde el concesionario deberá de prestar el servicio.

⁵⁷ Artículo 24 a la letra dice: Ningún servicio surgido de manera irregular podrá ser objeto de regularización, por tanto, queda prohibido:

- I. Expedir convocatoria que tenga por objeto concursar el otorgamiento de concesiones para regularizar servicios.
- II. Realizar acto administrativo que tenga por objeto asignar de manera directa concesiones para regularizar servicios.

Por otra parte, se hace una clasificación del transporte público que puede ser concesionado y esto va encaminado a la capacidad de personas que pueden ser transportadas por lo que el transporte puede ser colectivo, masivo, mixto o individual, entendiendo por individual al servicio que prestan los taxis los cuales operan con vehículos de cuatro puertas sin contar la del portaequipaje, cobrando una cuota autorizada por la autoridad, la tarifa que se cobra es por cada servicio realizado y no por persona.

Aunque cabe aclarar que en la realidad los taxis también son utilizados como transporte colectivo donde se cobra por cada uno de los usuarios que abordan un taxi, rebasando el ideal con el que fue pensado y al conductor solo le importa que su unidad vaya llena sin importar que rebasa el número de personas que pueden viajar en el vehículo de manera segura, con lo que arriesga a los usuarios y a el mismo con tal de llevarse una ganancia más alta a comparación de que una sola persona aborde de manera exclusiva la unidad.

De acuerdo al artículo 16 del presente Reglamento las concesiones para la prestación del servicio público de transporte se regirán por lo siguiente:

...II. Para servicio discrecional de pasaje en cualquiera de las modalidades de servicio individual, se podrán otorgar a personas físicas o morales mexicanas. Ninguna persona física podrá ser titular de más de dos concesiones para la modalidad de que se trate. ...

Recordemos que el servicio de transporte público taxi es considerado como servicio discrecional, por ser de uso individual y no colectivo, el reglamento antes mencionado coincide con el reglamento para otorgar concesiones del Estado de México, en que una persona solo podrá ser titular de una concesión de la misma naturaleza para evitar la acumulación de concesiones.

La duración de una concesión podrá ser hasta por diez años para el servicio de transporte individual.

Las concesiones no podrán ser objeto de venta, arrendamiento usufructo, comodato, o cualquier acto nominado o innominado mediante el cual se transmita su uso o titularidad, debido a que el concesionario será el único titular una vez que se otorgue la concesión, si bien es cierto, que él tiene la obligación de prestar el servicio concesionado de manera personal puede apoyarse de otras personas para que lo hagan, con esto no quiere decir que les esté otorgando la titularidad sino simplemente se está apoyando de ellos para satisfacer las necesidades para las que se concesiono cierto servicio. Los titulares deberán tener su domicilio Fiscal dentro del Estado de México.

Dentro del artículo 16⁵⁸ se establecerán los elementos que van a garantizar la seguridad y certeza de que son unidades autorizadas por las autoridades encargadas de vigilar que los titulares de la concesión hayan cumplido con todos los requisitos establecidos para prestar un servicio eficiente y de calidad, sin olvidar la seguridad e higiene tanto del prestador del servicio como de los vehículos y esto se va a ver materializado en el momento que al concesionario se le entregue el título que lo acredita como prestador autorizado del servicio público.

Por otra parte, cuando se trate de personas físicas estas deberán de designar a sus causahabientes en caso de que el titular de la concesión fallezca, tal como lo estipula la fracción X del artículo antes mencionado⁵⁹ y el reglamento nos determinará de manera puntual los requisitos que estos causahabientes deberán de cumplir si quieren continuar siendo los titulares de la concesión.

2.7 Fundamento legal de la prestación de servicios públicos

Hablando propiamente de la prestación del servicio público, se tendrá que atender diferentes ordenamientos jurídicos los cuales están encargados de regular y velar no solo por el cumplimiento de los servicios públicos sino de determinar quién será el organismo encargado de hacer llegar los diferentes servicios a los ciudadanos.

En ese contexto, la legislación mexicana bajo el papel del Estado afronta las más urgentes y fundamentales necesidades de la población, tan es así que la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que determinadas actividades son consideradas servicios públicos tales como la educación, la energía eléctrica, agua potable y alcantarillado, alumbrado público, limpia por mencionar algunos servicios.

Por otra parte, a nivel estatal y municipal existen leyes que declaran que actividades constituyen un servicio de acorde a sus facultades concedidas dentro de la propia constitución y las necesidades de su población.

La primera fuente de donde emanan todos los servicios públicos es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dado que los servicios públicos parten de

⁵⁸ artículo 16 en su fracción IX las concesiones se van a materializar ... “a través de la expedición de los títulos correspondientes y, en su caso, de la matriculación de los vehículos afectos a las mismas y la expedición de los elementos que exterioricen la matrícula, tales como placas, engomados, tarjetas de circulación o cualesquier otro.” ...

⁵⁹ La Fracción X del artículo 16 nos refiere: ... “Cuando se trate de personas físicas, los títulos de concesión, deberá contener la designación de dos causahabientes sucesivos para el caso de fallecimiento del titular de la concesión; esta designación la hará libremente el titular de la concesión y será válida siempre que las personas designadas como causahabientes satisfagan los requisitos previstos en el presente Reglamento para ser titulares de concesiones” ...

la idea de que son un derecho al que todos los ciudadanos que se encuentren dentro del territorio mexicano pueden acceder a ellos, de igual modo los organismos encargados de prestar determinados servicios están regulados dentro de la Constitución quien determina sus facultades. Así como también, se desglosa de manera precisa los derechos de los ciudadanos que se convierten en servicios por citar un ejemplo se encuentra la educación, la salud, el trabajo, derechos regulados de manera puntual dentro del ordenamiento antes citado.

Sin embargo, también hay que decir que la Constitución no contempla una definición como tal del servicio público, pero eso no quiere decir que lo que se encuentra estipulado dentro de sus artículos no es importante en nuestra investigación ya que es de vital importancia tomar en cuenta lo que se encuentra escrito en ella para saber de dónde parten los servicios públicos.

2.7.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Partiendo de la Carta Magna, que es donde se consagran las principales actividades constituidas como servicios públicos, sin olvidar que a partir del año 2008 se dio una importante reforma en materia de derechos humanos que le dio una mayor trascendencia a lo que conocíamos como garantías y que algunas de estas son conocidas como servicios.

Por lo que comenzaremos con el artículo 3,⁶⁰ el cual establece que todo individuo tiene derecho a recibir educación y el Estado será el encargado de prestar la educación básica y medio superior de acuerdo a la reforma que se da en materia de derechos humanos, la educación es considerada no solo un derecho humano sino también un servicio público ya que todo individuo que viva dentro del territorio mexicano puede acceder libremente a la educación impartida en las diferentes escuelas públicas o privadas.

El Estado faculta a los particulares para que presten dicho servicio siempre y cuando cumplan con los requisitos que se les establezcan y se deberán de apegar al plan de estudio emitido por la Secretaria de Educación Pública a pesar de que el servicio lo presten los particulares estos deben de seguir los parámetros ya definidos y la educación impartida tanto en instituciones públicas como privadas será de manera laica.

⁶⁰ De acuerdo al artículo 3 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: ... “El Estado -Federación, Estados, Ciudad de México y Municipios-, impartirá educación preescolar, primaria, secundaria y media superior. La educación preescolar, primaria y secundaria conforman la educación básica; ésta y la media superior serán obligatorias” ...
... “I. Garantizada por el artículo 24 la libertad de creencias, dicha educación será laica y, por tanto, se mantendrá por completo ajena a cualquier doctrina religiosa;” ...

En el artículo 4⁶¹ de la Constitución encontraremos que en varios de sus párrafos nos habla del servicio público relativo a la salud, como un derecho que el Estado deberá de proteger apoyándose del sector privado para que todos los ciudadanos puedan acceder a un servicio de salud de calidad y bien crear instituciones públicas a las que todos los ciudadanos que no cuenten con los recursos necesarios puedan acceder a los servicios de salud sin verse menoscabado su derecho.

El artículo antes mencionado vela porque todos los ciudadanos puedan acceder al servicio médico puesto que es un derecho inalienable y es aplicable a todos y cada uno de los ciudadanos del Estado sin importar su condición económica, política o religiosa, razón por la cual se puede considerar a la salud como un derecho fundamental de todo ciudadano.

Asimismo, el artículo 4 nos hace referencia que el hombre y la mujer son iguales ante la ley y pueden elegir libremente el número de hijos que quieren tener, que tienen el derecho a un medio ambiente para su desarrollo y bienestar, entre otros servicios que puede prestar el Estado o bien un particular.

Por otro lado, el artículo 5 establece en su párrafo cuarto que ... “En cuanto a los servicios públicos, sólo podrán ser obligatorios, en los términos que establezcan las leyes respectivas, el de las armas y los jurados, así como el desempeño de los cargos concejiles y los de elección popular, directa o indirecta. Las funciones electorales y censales tendrán carácter obligatorio y gratuito, pero serán retribuidas aquéllas que se realicen profesionalmente en los términos de esta Constitución y las leyes correspondientes. Los servicios profesionales de índole social serán obligatorios y retribuidos en los términos de la ley y con las excepciones que ésta señale.” ...

En ambos casos se hace referencia a que todos los ciudadanos pueden elegir libremente la profesión, industria, comercio o trabajo que deseen dedicarse siempre y cuando sea lícito y no afecte a terceros.

Por otra parte, los artículos 13 y 17 de la Constitución antes mencionada hablan de la justicia como servicio público y los casos en los que será considerada esta como un servicio.

Por lo que el artículo 13 hace referencia a que ... “Nadie puede ser juzgado por leyes privativas ni por tribunales especiales. Ninguna persona o corporación puede tener fuero, ni gozar más emolumentos que los que sean compensación de servicios públicos y estén fijados por la ley” ...

⁶¹ Artículo 4 párrafo cuarto ... “Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La Ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución” ...

Derivado de lo anterior el artículo 17⁶² en su párrafo segundo sigue contemplando la idea de justicia como servicio público y fija los términos bajo los cuales se debe de impartir y a cargo de quien estará encargada dicha tarea.

Por lo tanto, la justicia es considerada como un servicio público ya que es el Estado quien directamente la imparte a través del Poder Judicial y es considerada como un servicio público básico ya que contribuye al pleno funcionamiento de la sociedad a pesar de que en la actualidad los ciudadanos no creen en la impartición de justicia, a pesar de esas creencias la justicia es un derecho que sigue vigente y hace que la paz perdure dentro de la sociedad.

Hasta el momento se han mencionado una serie de artículos que contemplan servicios públicos, que si bien no lo dicen de una manera directa como ya se comentó, aun así, son considerados servicios públicos dado que son derechos a los que los ciudadanos pueden acceder, en ese sentido el artículo 27 y 28 establecerán los parámetros para que los ciudadanos puedan ser titulares de una concesión y determinar las materias en las que no es posible acceder a un título de concesión.

Bajo ese tenor, el artículo 27⁶³ es uno de los más importantes ya que nos habla propiamente de que servicios públicos no pueden ser concesionados a los particulares y que son exclusivos de la Nación.

Por lo tanto, en el párrafo sexto del artículo 27 de la Constitución se determina que no se otorgarán concesiones en radiodifusiones y telecomunicaciones, en minerales radiactivos y energía eléctrica. Así como también tratándose del petróleo y de los

⁶² El Artículo 17 párrafo segundo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a la letra dice: ... “Toda persona tiene derecho a que se le administre justicia por tribunales que estarán expeditos para impartirla en los plazos y términos que fijen las leyes, emitiendo sus resoluciones de manera pronta, completa e imparcial. Su servicio será gratuito, quedando, en consecuencia, prohibidas las costas judiciales ...”

⁶³ Párrafo sexto del artículo 27 Constitucional ... “En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes, salvo en radiodifusión y telecomunicaciones, que serán otorgadas por el Instituto Federal de Telecomunicaciones. Las normas legales relativas a obras o trabajos de explotación de los minerales y substancias a que se refiere el párrafo cuarto, regularán la ejecución y comprobación de los que se efectúen o deban efectuarse a partir de su vigencia, independientemente de la fecha de otorgamiento de las concesiones, y su inobservancia dará lugar a la cancelación de éstas. El Gobierno Federal tiene la facultad de establecer reservas nacionales y suprimirlas. Las declaratorias correspondientes se harán por el Ejecutivo en los casos y condiciones que las leyes prevean. Tratándose de minerales radiactivos no se otorgarán concesiones. Corresponde exclusivamente a la Nación la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica; en estas actividades no se otorgarán concesiones, sin perjuicio de que el Estado pueda celebrar contratos con particulares en los términos que establezcan las leyes, mismas que determinarán la forma en que los particulares podrán participar en las demás actividades de la industria eléctrica” ...

hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseoso no se otorgarán concesiones ya que la propiedad de la Nación es inalienable e imprescriptible⁶⁴.

Mientras que el Artículo 28⁶⁵ de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, hace referencia que no se otorgarán concesiones en la acuñación de monedas y emisión de billetes y los casos ya establecidos previamente en el artículo 27 de la constitución.

Además de que el artículo 28 contempla que, quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes.

Se concluye que de acuerdo al artículo 27 y 28 constitucional en México no se pueden otorgar concesiones en las materias de acuñación de monedas y emisión de billetes, radiodifusiones y telecomunicaciones, en minerales radiactivos y energía eléctrica, petróleo e hidrocarburos por citar algunas de las materias en las que no se puede otorgar concesiones dentro del territorio mexicano.

Tanto el artículo 3 y el 73 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos van a velar por la educación dentro del País considerándolo como un servicio de primera necesidad, recordemos que en el artículo 3 se establecen los parámetros que debe de cumplir la educación y determina quienes son los sujetos facultados para impartirla, mientras que en el artículo 73⁶⁶ es el propio Congreso quien tiene la

⁶⁴ En su párrafo séptimo del artículo 27 Constitucional determina que en materia de petróleo e hidrocarburos no se otorgarán concesiones ... “Tratándose del petróleo y de los hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseosos, en el subsuelo, la propiedad de la Nación es inalienable e imprescriptible y no se otorgarán concesiones. Con el propósito de obtener ingresos para el Estado que contribuyan al desarrollo de largo plazo de la Nación, ésta llevará a cabo las actividades de exploración y extracción del petróleo y demás hidrocarburos mediante asignaciones a empresas productivas del Estado o a través de contratos con éstas o con particulares, en los términos de la Ley Reglamentaria. Para cumplir con el objeto de dichas asignaciones o contratos las empresas productivas del Estado podrán contratar con particulares. En cualquier caso, los hidrocarburos en el subsuelo son propiedad de la Nación y así deberá afirmarse en las asignaciones o contratos” ...

⁶⁵ El artículo 28 nos dice que en México quedan prohibido los monopolios por lo que en su párrafo cuarto nos dice que:

... “No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos de los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de esta Constitución, respectivamente;” ...

Por otra parte, en su párrafo séptimo establece que ... “No constituyen monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva, a través del banco central en las áreas estratégicas de acuñación de moneda y emisión de billetes” ... siendo el Banco Central el encargado de regular los cambios, la intermediación y los servicios financieros.

⁶⁶ El artículo 73 en la fracción XXV establece que dentro de las facultades del Congreso se encuentra: ... “establecer el Servicio Profesional docente en términos del artículo 3 de esta Constitución; establecer, organizar y sostener en toda la República escuelas rurales, elementales, superiores, secundarias y profesionales; de investigación científica, de bellas artes y de enseñanza técnica, escuelas prácticas de agricultura y de minería, de artes y oficios, museos, bibliotecas, observatorios

facultad de establecer, organizar y sostener dentro de la República todas aquellas escuelas que sirvan para impartir educación, así como también vela porque la educación cumpla con sus fines.

En el artículo 115 en su fracción III encontraremos los servicios públicos que estarán a cargo del municipio dentro de los cuales se encuentran: a) Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales; b) Alumbrado público. c) Limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos; d) Mercados y centrales de abasto. e) Panteones solo por mencionar algunos servicios.

El Municipio será el encargado de prestar dichos servicios dado que son de urgencia inmediata y los prestará a través de su ayuntamiento, para así cubrir las necesidades colectivas dentro de su demarcación territorial.

Así como el Municipio se encarga de los servicios públicos que se encuentran dentro de sus atribuciones la Federación y los Estados harán lo propio siempre y cuando la ley así lo determine y se esté plenamente seguro de que alguno de los niveles de gobierno se pueda hacer cargo de la prestación del servicio por lo que al respecto el artículo 116 en su fracción VII establece que:

... “La Federación y los Estados, en los términos de ley podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, cuando el desarrollo económico y social lo haga necesario” ...

2.7.2 Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.

Con respecto a la legislación local atenderemos lo que dice La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México aplicable para el Estado de México territorio objeto de la presente investigación.

La Constitución Local en su artículo quinto reconoce los derechos humanos y los casos en los que serán determinantes para su aplicación al igual que la Constitución Federal, por lo que hace referencia a que todos los seres humanos tienen derechos

y demás institutos concernientes a la cultura general de los habitantes de la nación y legislar en todo lo que se refiere a dichas instituciones...”, ... “así como para dictar las leyes encaminadas a distribuir convenientemente entre la Federación, las entidades federativas y los Municipios el ejercicio de la función educativa y las aportaciones económicas correspondientes a ese servicio público, buscando unificar y coordinar la educación en toda la República, y para asegurar el cumplimiento de los fines de la educación y su mejora continua en un marco de inclusión y diversidad. Los Títulos que se expidan por los establecimientos de que se trata surtirán sus efectos en toda la República” ...

humanos por el solo hecho de ser personas y que dicha constitución los ara valer. Tal es el caso de la educación la cual es un derecho y será el Estado quien brinde este servicio de manera gratuita, laica, de calidad y también será democrática, nacional, humanista y contribuirá a la mejor convivencia humana, todo esto siempre atendiendo los principios de la Constitución Federal.

Los particulares podrán impartir educación siempre y cuando se apeguen a las reglas consagradas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

De acuerdo al artículo 15, las organizaciones civiles podrán participar en la realización de actividades sociales, cívicas, económicas y culturales relacionadas con el desarrollo armónico y ordenado de las distintas comunidades.

Con el fin de conocer las demandas y precisiones de la sociedad, logrando la participación de los ciudadanos en la realización de las obras y servicios públicos que cubran sus necesidades apegándose a lo establecido en sus ordenamientos.

Las organizaciones civiles fungirán como observadores en todo momento para asegurarse que se cumplan con las actividades de las que la autoridad debe de llevar a cabo.

El artículo 122⁶⁷ de la presente constitución en su párrafo segundo establece que los municipios serán los responsables de los servicios públicos que se señalan en la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por otra parte, el artículo 126⁶⁸ determina que los ayuntamientos serán los encargados de prestar servicios públicos una vez que el desarrollo económico y social lo hagan necesario y la Legislatura del Estado lo apruebe, así como también pueden concesionar los servicios públicos dándole preferencia a los vecinos del municipio.

⁶⁷ El Artículo 122 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México a la letra dice: Los ayuntamientos de los municipios tienen las atribuciones que establecen la Constitución Federal, esta Constitución, y demás disposiciones legales aplicables.

“Los municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos que señala la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.”

Los municipios ejercerán las facultades señaladas en la Constitución General de la República, de manera coordinada con el Gobierno de Estado, de acuerdo con los planes y programas federales, estatales, regionales y metropolitanos a que se refiere el artículo 139 de este ordenamiento.

⁶⁸ El Artículo 26 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México a la letra dice: El Ejecutivo del Estado podrá convenir con los ayuntamientos la asunción de las funciones que originalmente le corresponden a aquél, la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos, cuando el desarrollo económico y social lo hagan necesario.

Los municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan, asimismo, podrán asociarse para concesionar los servicios públicos, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, prefiriéndose en igualdad de circunstancias a vecinos del municipio. Cuando trascienda el periodo constitucional del Ayuntamiento se requerirá autorización de la Legislatura del Estado.

III. Conflictos derivados de la concesión en México

3.1 Exceso de vehículos destinados al transporte público

Uno de los problemas a los que se enfrenta la concesión una vez que ya ha sido otorgada es el exceso de vehículos que están destinados a prestar el servicio de transporte debido a que el titular de la concesión puede elegir cuantos vehículos empleará para prestar el servicio y es en ese momento es donde empieza a ver un descontrol ya que cada titular quiere tener el mayor número posible de vehículos para obtener más ganancias.

De acuerdo a la encuesta realizada por la Asociación México Previene⁶⁹, el exceso de transporte con el 1.3% es considerado uno de los principales problemas que contribuyen a que se brinde un mal servicio ya que los choferes se olvidan de la seguridad de los usuarios y ponen como prioridad el realizar el mayor número de viajes posibles.

Como ya se había dicho la sobrepoblación dentro de los Municipios que integran al Estado de México es un factor determinante para que a su vez exista el exceso de vehículos, ya que se cree que cada uno de los ciudadanos del Estado puede utilizar por lo menos una unidad que este en servicio sin necesidad de que tenga que esperar mucho tiempo para poder abordar el transporte y lo haga de una manera segura y cómoda.

Por otra parte, los vehículos destinados al servicio público no siempre son unidades nuevas la mayoría son viejas situación que provoca que haya una sobrepoblación de vehículos dentro del Estado de México, lo que complica las cosas porque como ya lo habíamos dicho que a cada usuario le corresponde una unidad con este exceso hace que esa designación aumente a dos o tres unidades por cada usuario y solo una de estas se encuentra en las condiciones óptimas para prestar el servicio mientras que las otras ya son muy viejas o bien son irregulares.

Lo que tiene como consecuencia una gran contaminación producida por los gases que desprenden los desechos producidos por los vehículos, los cuales tienen repercusiones en la salud de los habitantes del Estado.

Indiscutiblemente se tiene que pensar en una renovación del parque vehicular destinado al transporte, quitando vehículos que ya deberían de estar fuera de circulación desde hace mucho tiempo, sustituyéndolos por vehículos nuevos o bien de modelos más recientes con nuevas tecnologías que sean amables con el medio

⁶⁹ México Previene, (2010), "Encuesta de Movilidad del Estado de México", [En línea], México, disponible en: <http://www.mexicoprevieneac.org/>

ambiente y brinden seguridad a los usuarios y así se reduzca el exceso de unidades que ya existen.

El incremento que se dio en el parque vehicular se duplicó de los años noventa a la actualidad e incluso me atrevería a decir que es posible que se haya triplicado lo que es sumamente preocupante puesto que el incremento vehicular se debió de haberse dado de una manera pausada y no de manera acelerada.

Lo anterior se traduce en embotellamientos vehiculares dentro del Estado haciendo que los tiempos de traslado hayan incrementado de manera considerable, así como también, hay que tomar en cuenta que diariamente circulan una gran cantidad de vehículos a través del Estado para trasladarse a otros Estado o bien a la Ciudad de México ya sea por trabajo, vacaciones o la razón que los motive para desplazarse a otro lugar teniendo como consecuencia que el exceso de vehículos que circulan a diario en el Estado de México vaya en aumento.

Según datos estadísticos del INEGI⁷⁰ en el año 2016 se encontraban 29, 164, 157 millones de automóviles registrados en circulación de los cuales una parte considerable es utilizado como transporte público en el caso de los taxis cifras que son inquietantes ya que estaríamos ante una sobre población no solamente de personas sino también de vehículos dentro del Estado.

La Zona del Valle de México es una de las áreas donde existe la mayor concentración de vehículos debido a la densidad de población que está concentra, en ese punto del territorio del Estado de México, de acuerdo al INEGI entre el 2005 y el 2013 incremento de 3.5 millones a 6.8 millones de autos lo cual no solo provoca un exceso de vehículos, sino que tiene como consecuencia mayor congestión y tiempo en los traslados, sin olvidar que la zona conurbana tiene el mismo problema debido a su incremento de población que ha sido considerable dentro de los últimos años.

Así también el uso excesivo de los vehículos tiene consecuencias económicas, tanto para los particulares como para el gobierno, ya que los particulares tienen que invertir todos los días en adquirir combustible para sus unidades y el gobierno debe de pensar en la planeación de la movilidad y en la rehabilitación de las calles, así como en la construcción de más vías de comunicación que logren que el congestionamiento que se vive día a día se vea disminuido.

La mala planeación de las rutas de transporte público tiene como consecuencia que en determinadas zonas el exceso de vehículos sea más notorio que en otras zonas donde solo hay una o dos rutas para cubrir determinada extensión territorial, lo que hace que el tiempo que tardan en trasladarse de un lugar a otro se incremente porque al momento de llegar a los sitios con mayor afluencia de vehículos el tiempo

⁷⁰ INEGI, (2016), "Banco de Indicadores", [En línea], México, disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/app/indicadores/?ag=00&ind=3102001001#divFV31020010011011000057#D3102001001>

de espera para atravesar estos trayectos sea de más de 40 minutos, porque ya no solo estamos hablando de los vehículos del transporte público sino que se mezclan con los vehículos particulares provocando caos vial porque todos quieren llegar a su lugar de destino sin encontrarse con nada de tráfico.

El exceso de vehículos destinado al transporte público es un problema al que se le tiene que poner sumamente atención porque no solo estamos hablando de que generan caos viales y aumento de tiempo en los recorridos, sino que también se traduce en problemas de salud derivado del calentamiento global generado por las emisiones producidas por los vehículos y el ruido que estos generan.

Por lo que se debe de pensar en acciones en las que se retiren de circulación vehículos que son muy antiguos o que presentan problemas mecánicos para que con esto se disminuya el número de unidades y así aminorar el exceso de vehículos.

3.1.1 Unidades en mal estado

La mayoría de las unidades destinadas a prestar el servicio de transporte público no pasan los estándares de calidad, porque se encuentran en mal estado dado que ya llevan mucho tiempo prestando el servicio y por esa misma razón se encuentran deterioradas tanto físicamente como mecánicamente convirtiéndolas en inseguras tanto para el conductor como para los usuarios y los demás conductores.

Por lo que, las autoridades responsables recomiendan que cada determinado tiempo las unidades encargadas de prestar el servicio de transporte sean cambiadas por nuevas y aquellas que no se encuentren en mal estado sean revisadas mecánicamente para que sigan prestando el servicio haciéndolo de manera segura, siempre y cuando las condiciones mecánicas lo permitan sino también deben de ser remplazadas.

Por otro lado, las unidades que se encuentran en mal estado provocan que la contaminación atmosférica vaya en incremento debido a que emiten más gases contaminantes que un carro nuevo y con esto no solo tiene consecuencia en el planeta, sino que también repercute en la salud de todos los usuarios, ya que al momento de transportarse de un lugar a otro o bien salir de su casa respiran todos estos gases contaminantes que hacen que su salud se vea menoscabada.

Otro de los factores que hace que las unidades se vean en mal estado es el claro deterioro en la pintura y la cromática que ya no es clara, lo que hace pensar que es un vehículo no autorizado para prestar el servicio debido a que los conductores no respetan lo señalado por las autoridades y ellos adecuan la cromática establecida con otros elementos que no son autorizados.

En la mayoría de los casos la olvidan en su afán de poner los logos de sus diferentes asociaciones o bases de las que son miembros, si bien es cierto, esto se podría considerar como un aspecto estético tiene mucho que ver con que una unidad se considere en mal estado, porque los usuarios prefieren las unidades que están identificadas con todos los hologramas y cromática establecida, porque les da la seguridad de que es una unidad previamente autorizada por la autoridad.

El mal estado de las unidades puede llevarlos a la pérdida de la concesión ya que la prestación del servicio debe de ser eficiente y de calidad, y los concesionarios se comprometen a que pasado determinado tiempo deben de renovar el parque vehicular para que se le siga otorgando la concesión y así prestar el servicio de transporte.

Sin embargo, la mayoría de las unidades que prestan actualmente el servicio de taxi se encuentran en mal estado y operan de manera irregular, por lo que la Secretaría de Movilidad se ve en la constante necesidad de realizar operativos para detectar las unidades que se encuentran en mal estado y que debido a ese estado ya no cumplen con la normatividad establecida para los concesionarios y puede ser una razón por la que se pierda la concesión a consecuencia de este descuido.

En el 2016 el ahora ex Secretario de Movilidad Pastor Medrano hizo un cálculo en el que dijo que cuarenta mil o más taxis deben de ser cambiados por unidades nuevas debido al deterioro que presentan los vehículos y que desde hace mucho dejaron de ser seguras tanto para el conductor como para los usuarios y demás ciudadanos.⁷¹ Las unidades se encuentran con llantas lisas, asientos deteriorados, vidrios polarizados, conductores que no pasaron los exámenes realizados por la secretaria o que pagaron para no presentarlos, unidades sin seguro entre otros aspectos que hacen que las unidades se vean en mal estado y que sean un riesgo para los usuarios que los abordan a diario.

3.1.2 Otorgamiento de concesiones sin previo examen

Esto se debe al mal llamado corrupción que existe en nuestro país, las personas que otorgan las concesiones lo hacen con la intención de mejorar la calidad del servicio de los taxis o bien se cree que ese sería su ideal en un principio lo cual queda rebasado al otorgar concesiones sin previo examen tanto de la persona que quedara como concesionario, como de las unidades que en la mayoría de los casos

⁷¹ Jiménez, R., (2016), "Reactivarán operativos contra transporte pirata en Edomex., "Quien no ahorro para cambiar su unidad vieja por una nueva que cumpla con la norma, serán detenidos y remitidos al corralón", advirtió el Secretario de Movilidad Mexiquense" en El Universal. 04 de Julio de 2016.

no pasan los estándares de calidad ni de seguridad mínimos para prestar el servicio y ni se diga de la capacidad de manejo de los conductores.

Con que el interesado a obtener la concesión cumpla con las tarifas establecidas ya es un hecho que se le otorgará la concesión así no haya satisfecho todos y cada uno de los requisitos establecidos, pero como pago su tarifa y le entrego un poco más al servidor público que lo ayudo a llevar a cabo el procedimiento en unos días ya está prestando el servicio de transporte sin necesidad de esperar tanto como aquellos que cumplen con todos los requisitos y que se someten a los exámenes para comprobar que son aptos para prestar el servicio.

Otra de las anomalías que se presentan con frecuencia dentro de los organismos encargados de otorgar una concesión es la pérdida o extravió de manera voluntaria de los expedientes de las personas a las que se les otorgo una concesión sin que haya cumplido con todos los requisitos que estipula la normativa.

El hecho de que ya la mayoría de los trámites que prestan las dependencias de gobierno se pueden realizar a través de internet, traen como consecuencia que en la mayoría de los casos no se lleve a cabo la inspección adecuada de las unidades que serán empleadas para el transporte público o bien corroborar que los documentos con los que fue llenada la solicitud que se presenta en la ventanilla correspondan fielmente a la persona interesada que se le otorgue la concesión ya que previamente ya se encargaron de hacer el llenado de los formatos y quien los presenta es un tercero ajeno que funge como el apoderado con la finalidad de evitar los cuestionamientos o que la persona sea declarada no apta para ser titular de la concesión.

Como ya se expresó en párrafos anteriores esto se debe a la corrupción que existe entre las autoridades, los servidores públicos y los ciudadanos que no les importa pagar un poco más con tal de que eviten ciertos exámenes para el otorgamiento de las concesiones y con esto se ahorran tiempo y esfuerzo.

3.2 Grupos de interés en el transporte público concesionado

Debemos de partir definiendo a los grupos de interés para poder entender que son y establecer que es lo que los hace especiales de otros grupos lo cual no ayudará a saber con mayor claridad quienes son considerados como grupos de interés dentro del transporte. Por tal razón, entendemos como grupo de interés a aquel conjunto de personas que comparten un interés común, actuando de manera conjunta para que puedan defender ese interés y con esto lograr que más de personas se unan a ellos para luchar por una causa en común.

En ese tenor, dentro del transporte podemos encontrar múltiples grupos de interés de los cuales podemos destacar a la administración pública, a las autoridades encargadas del transporte, los concesionarios, los operadores, los usuarios y demás ciudadanos que no utilizan el transporte público pero que si se ven afectados una vez que este deja de cumplir con sus funciones y al mismo tiempo se ven beneficiados con sus servicios.

Cada uno de los antes mencionados cumplen con tareas específicas que hacen que la prestación del servicio de transporte público se pueda llevar a cabo de la mejor manera posible, así como también tienen sus propias necesidades que directa o indirectamente tienen que ver con la prestación del servicio debido a que trabajan de manera conjunta para que el servicio funcione y cumpla con el objetivo para el que se creó.

Por otro lado, la administración se va a encargar de garantizar la libre movilidad de los ciudadanos de una manera segura e igualitaria, así como también será la encargada de poner las reglas para que los particulares puedan acceder a las concesiones y determinar los mecanismos necesarios para que lo puedan llevar a cabo.

La administración es una autoridad de apoyo de la Secretaría de Movilidad quien es la encargada directamente de velar por la movilidad de los ciudadanos dentro del Territorio Mexiquense y todo lo referente al transporte en sus diferentes modalidades y es quien ejecuta las acciones que se le encargan a la Secretaría. La administración es quien pone en práctica todas las tareas que se le asignen y divide dichas tareas para que se le pueda brindar atención a todas las solicitudes que se presenten.

Los concesionarios que como ya lo sabemos son los titulares de la concesión y ellos mismo puede prestar el servicio de transporte directamente o bien tienen la facultad de conferir el poder de explotar la concesión a un tercero el cual siempre estará vigilado por el titular para que este preste el servicio de transporte, lo cual al final los convierte en integrantes de un grupo de interés ya que son los principales beneficiarios de la explotación de la concesión que se les otorga.

Esto se puede dar de manera pública o privada cuando se presta a través de particulares y pública cuando es el Estado quien directamente presta el servicio, después de todo ambos buscan satisfacer la necesidad de movilizar a los ciudadanos y que obtengan un beneficio monetario a cambio de la prestación del servicio.

Por otra parte, los usuarios buscan satisfacer su necesidad de transportarse y que lo hagan de la mejor manera en unidades seguras para que a su vez el servicio que presten los concesionarios sea eficiente y de calidad ya que pagan para que puedan acceder al transporte.

A su vez los usuarios piden que las unidades se encuentren en buen estado, que el tiempo de espera sea el menos posible, los recorridos sean rápidos, pero no por eso dejen de ser seguros, paradas ubicadas de manera estratégica, pagar conforme a la distancia que recorren y de acorde a las tarifas ya establecidas por la autoridad competente ya que en la mayoría de los casos los conductores fijan sus propias tarifas según su criterio para verse beneficiados a costa de la necesidad de trasladarse de los usuarios.

Los ciudadanos que no utilizan el servicio de transporte público y que utilizan su propio vehículo para trasladarse a sus destinos sufren a diario por las congestiones que provocan el exceso de vehículos dentro del Estado lo cual provoca que el tiempo de llegada a sus destinos sea complicado y se vean afectados de manera directa y el día que su vehículo no puede circular por la razón que sea se ven en la necesidad de hacer uso del transporte público.

Por lo que al mismo tiempo se ven beneficiados ya que si este no existiera no podrían llegar a su casa, trabajo, escuela, por lo que directa o indirectamente en algún momento se ven beneficiados del servicio de transporte y se convierten en un grupo de interés debido a que son libres de expresar sus inconformidades acerca del servicio de transporte.

Otros de los grupos de interés son los que están conformados por las diferentes bases de taxis, asociaciones y/o agrupaciones que existen en el Estado de México y sus distintos municipios.

Hasta ahora hemos hablado de diferentes grupos de interés que pueden ser considerados como los más importantes debido a la tarea que desempeñan cada uno de ellos, pero si bien es cierto que son importantes para la prestación del servicio no los hace únicos, ya que dentro de estos grupos existen otros que tiene mayor influencia y liderazgo, dentro del gobierno y de los grupos de transportistas de todo el Estado.

Esto se debe a que cuentan con el apoyo político de partidos políticos y de figuras públicas que los convierten en los caciques del transporte ya que si ellos no consideran beneficiosas las decisiones que toma el gobierno comienzan las marchas en contra de esas decisiones para que las cambien por otras que si les sean beneficiosas.

Todo el poder que tienen hasta ahora esos grupos se debe a la protección brindaba por sus padrinos que en su mayoría de las veces son políticos o ex políticos que cuando estuvieron en algún cargo político les concedieron beneficios y protección para poder operar de manera arbitraria dentro del transporte público, lo que ocasiona que existan zonas donde la legalidad quedo atrás y prevalece la ley de aquellos que se consideran dueños de todas las concesiones que hay en el Estado operando de manera informal, en condiciones deplorables con unidades más que viejas que ya podrían ser consideradas como chatarra lo cual no les importa.

Los líderes de las organizaciones como Antorcha Campesina y Grupo Izgasa lo único a lo que le dan interés es a la influencia que tienen dentro del transporte público y a ampliar la lista de sus seguidores que movilizan una vez que haya procesos electorales en el Estado lo cual no solo los convierte en líderes dentro del transporte sino también en la política que a cambio de votos los políticos dan concesiones como si fueran dulces, como ya lo sabemos a ellos solo les importa ganar aunque todo el Estado se esté cayendo a pedazos y estas organizaciones tienen bajo su protección a muchos taxistas que no tienen licencias ni cualquier otro permiso que los acredite como prestadores del servicio de transporte.

Bajo ese tenor, los líderes de estas agrupaciones manejan la movilidad de todo el Estado principalmente en la zona de Cuautitlán Izcalli y demás municipios del Valle del Estado todos los taxis que están bajo su cargo cobran lo que ellos creen conveniente sin respetar las tarifas que han sido previamente autorizadas por la Secretaría correspondiente.

A pesar de que cuentan con un gran número de concesiones a su cargo siguen existiendo los taxis tolerados, ya que ellos son quienes otorgan los permisos de operación a cambio de una cuota con la que se comprometen a regularizar esas unidades y claro está que eso nunca pasa, ya que prestan el servicio sin que nadie los moleste por el simple hecho de pertenecer a esas organizaciones y terminan convirtiéndose en taxis completamente piratas.

El Estado de México es uno de los Estados más grande de la República Mexicana y que por consiguiente cuenta con un gran número de unidades destinadas al Transporte Público teniendo como consecuencia un exceso de vehículos dentro del territorio y esto se debe a las concesiones deficientes que han sido otorgadas.

El transporte ha sido criticado por ser uno de los más inseguros y caros ya que hace que los usuarios no solo pierdan dinero, sino la mayor parte de su tiempo en el transportarse de un lugar a otro, ya que en un día los usuarios abordan más de una unidad para llegar a su destino esto es una de las tantas consecuencias que se dan debido a que los grupos transportistas más influyentes solo quieren obtener beneficios para ellos y las necesidades de los usuarios pasan a segundo plano.

El grupo Antorcha Campesina⁷² parece un pulpo porque quiere abarcar mucho y al final no hace nada ya que es un movimiento que inicialmente buscaba que los hijos

⁷² El Movimiento Antorchista surge a principios de los años 70's un grupo de profesores y estudiantes de la Escuela Nacional de Agricultura encabezó un movimiento en defensa de una universidad nacionalista, que tuviera como propósito fundamental ayudar al campo, a los campesinos mexicanos a resolver su problemática de elevar su producción y, en consecuencia, elevar su nivel de vida. Luchaban por una universidad popular, que garantizara que entraran a estudiar los hijos de la gente humilde.

Con el paso de los años el Movimiento Antorchista se fue interesando por el sector transportista con la idea de ayudar a los más desprotegidos y de poderles brindar un empleo en donde se ayudarían todos los que forman parte de dicho grupo, pero fue tanta su ambición que ahora se cree Dueño y Señor de concesiones y rutas que le favorezcan para obtener beneficios económicos.

de los campesinos tuvieran la oportunidad de entrar a la universidad y poderse preparar para poderle brindar una mejor oportunidad de vida tanto a ellos como a sus familias, después empezó a involucrarse en asuntos de sindicatos de trabajadores y posteriormente en la política debido a la influencia que tiene su líder con los campesinos y las personas de bajos recursos.

Los políticos lo vieron como el blanco más fácil para poder obtener votos en las elecciones y a raíz de esto fue como llego al transporte ya que los pactos más comunes que celebro con el gobierno fue de te doy cierta cantidad de votos, pero tú me das a cambio cierta cantidad de concesiones para emplear a otro determinado número de ciudadanos que lo necesitan y con esto quería obtener beneficios de ambos lados.

Los líderes transportistas tienen un poder incalculable, al grado que muchos de los proyectos de movilidad no se han podido llevar a cabo porque estos líderes no se ponen de acuerdo o lo que proponen no los toma en cuenta como ellos quisieran, lo cual los convierte en grupos de interés con un poder desmesurado que si no es controlado o frenado por el propio Gobierno el día de mañana todas las decisiones referentes a la movilidad las tomarán los lideres transportistas y no el gobierno como titular del servicio público.

La Alianza de Autotransportistas Autónomos de la República Mexicana (AAA)⁷³ liderada por Axel García Aguilera del grupo de Izgasa es el rival del Movimiento antorchista estos dos grupos gremiales se disputan el territorio y las concesiones para prestar el servicio de manera irregular si bien es cierto que tienen concesiones que están apegadas a derecho, así también tienen otras tantas que ya están vencidas, son irregulares, piratas entre otras deficiencias.

El hecho de que presten el servicio de transporte con tantas irregularidades conlleva a que constantemente se den enfrentamientos entre los grupos que quieren prestar el servicio de manera formal y entrar a los lugares donde ellos prestan el servicio de manera ineficiente y en más de una ocasión han utilizado la violencia para hacerse valer en su territorio como ellos lo llaman.

Eso no es lo peor sino que cobran por otorgar permisos para que personas que se encuentran necesitadas por la falta de un empleo cubren esas cuotas aunque después le piden que voten por cierto partido o que vayan a manifestaciones o enfrentamientos con otros grupos con tal de conservar la única fuente de empleo con la que cuentan y con esto logran aumentar su poder, adueñarse de nuevas rutas, fijar sus propias tarifas y que sus unidades sigan operando libremente dentro del territorio mexiquense.

⁷³ Es una Organización de Autotransportistas que busca mejorar las condiciones del transporte público y es la principal competencia del grupo Movimiento Antorchista, al ser rivales con frecuencia se dan enfrentamientos entre ellos para demostrar quien tiene más poder sobre los transportistas.

IV. Tendencias de la concesión de transporte para taxis en la época moderna

4.1 Intervención del estado para ofrecer servicios públicos

El Estado como principal sujeto prestador de servicios públicos, debe de velar en todo momento que estos cubran las necesidades colectivas para los cuales son creados, por lo que el Estado tiene que trabajar de manera conjunta con diferentes instituciones y organizaciones que lo ayudarán a cumplir con el objetivo de cada uno de los servicios públicos a los que pueden acceder los ciudadanos de un territorio determinado.

Por lo que el Estado tiene la facultad de decidir si presta los servicios públicos por sí mismo o por tercera persona que cuenten con la capacidad tanto económica como técnica para prestar el servicio que la sociedad necesite, los servicios que presta directamente el Estado pueden o no tener el ánimo de lucro ya que algunos de los servicios que presta para que los ciudadanos puedan acceder a ellos tienen que pagar una cuota que ayudarán al desempeño de las tareas encomendadas.

En ese mismo sentido, existen otro tipo de servicios los cuales son denominados administrativos que son aquellos que presta el Estado sin ningún tipo de lucro dentro de los cuales se destaca la educación, salud, seguridad, justicia, por mencionar algunos servicios, los cuales son considerados de primera mano para los ciudadanos se pueden desarrollar de manera plena. Por lo que es una obligación directa del Estado el proveer los servicios públicos más necesarios a los ciudadanos que pasan a ser usuarios en su día a día, con lo cual se aseguran las condiciones mínimas para el pleno desarrollo de los ciudadanos.

La legislación le confiere ciertas facultades al Estado para satisfacer las necesidades colectivas de la sociedad a través de los servicios públicos, por lo que administra sus recursos para destinar a los sectores con mayor importancia.

Por otra parte, los servicios públicos brindados por el estado deben de cumplir con los principios de igualdad, continuidad y regularidad para que cumplan con la tarea que se les fue asignada, así como también satisfacer la necesidad colectiva para la que fueron creados dichos servicios. Hablando propiamente del servicio de transporte este debe de ser considerado como esencial y no necesario puesto que los ciudadanos se ven en la obligación de trasladarse a sus destinos de origen o bien a sus centros de trabajo o lugares de esparcimiento y para poderlo hacer de manera segura y más rápida recurren al uso del transporte público en caso de no contar con un vehículo propio.

El Estado tiene que intervenir en la prestación del servicio de transporte público para garantizar que el servicio sea de calidad y así mismo que todos los ciudadanos puedan acceder a este, por otro lado, es necesarios que el Estado se encargue de abrir nuevas rutas y de darle mantenimiento a las vialidades cada que sea necesario lo cual va a contribuir a que los usuarios puedan trasladarse de un lado a otro de manera más rápida y segura. Así también el Estado es el encargado de determinar las tarifas tanto de los impuestos que los concesionarios deben de pagar como los usuarios para acceder al servicio.

De ahí que, el Estado tiene un papel de suma importancia en la prestación de los servicios públicos porque es quien regula dicha prestación y al mismo tiempo determina que servicios son de primera necesidad, por lo que él se encuentra en la obligación de prestarlos directamente para cumplir con las necesidades de la sociedad.

4.1.1 Creación de nuevas empresas privadas dedicadas a la prestación del servicio de transporte: el caso de UBER

Uno de los retos más importantes que tiene que vencer el gobierno es la expansión desmedida de las zonas metropolitanas y al mismo tiempo atender la necesidad de traslado de todos los ciudadanos que habitan dentro de estas zonas, las cuales no siempre son planeadas de la mejor manera, teniendo como consecuencia el uso excesivo de los vehículos particulares por quienes cuentan con este sistema de transporte.

Dado que la necesidad de trasladarse de un lugar a otro nunca desaparece al contrario siempre va en aumento debido a que los centros de trabajo están cada vez más lejos de sus lugares de origen, lo que complica la forma de trasladarse y la única forma de acceder a ellos es en vehículos particulares o bien en taxis que cobran lo que quieren porque saben que los usuarios tienen que pagar lo que les piden así sea una cantidad exorbitante.

El servicio de transporte público prestado directamente por el Estado o bien por los particulares a través de concesiones debe de cumplir con ciertas condiciones tales como calidad, seguridad, eficiencia entre otros y al no cumplirlos o bien dejarlos atrás para competir en un mercado donde solo se preocupan por la cantidad y no la calidad, se da la pauta para la creación de empresas privadas quienes se encargan de prestar un servicio de transporte particular de manera eficiente, seguro y de mayor calidad en comparación con el transporte público.

Bajo esa tesitura, los vehículos que se utilizan para prestar el servicio deben de cumplir con ciertos estándares para poder prestar el servicio y los conductores por su parte también deben de cumplir con ciertos requisitos para poder formar parte de

estas empresas, puesto que se preocupan por quienes son las personas que van a prestar el servicio y quieren que sus usuarios estén lo más seguros posibles y tengan la plena seguridad de que tuvieron que pasar por ciertos exámenes que demuestran su capacidad como conductor.

Lo anterior también tiene que ver con las deficiencias y riesgos a los que están expuestos los usuarios a diario al utilizar el transporte público, dado que cada vez es más inseguro en todos sus aspectos no solo en lo mecánico, sino que en los últimos años han aumentado los delitos abordo de unidades del transporte público.

La falta de transporte público en determinadas zonas es una de las razones del porque han surgido nuevas opciones de transporte de personas basadas en tecnologías innovadoras que prestan las empresas privadas como es el caso de UBER⁷⁴. Empresa que presta sus servicios en base a plataformas digitales móviles con la finalidad de conectar al conductor con el pasajero para que el primero de estos le preste el servicio de transporte como si fuera un taxi tradicional, solo que lo hace en un carro particular sin ningún holograma y que puede ser identificado por los datos que son enviados al Smartphone donde le indica que modelo y placas tiene el vehículo y el nombre de su conductor.

Todo esto se debe a los diferentes avances tecnológicos y a la modernización tanto de la sociedad como de las propias ciudades, por lo que día a día van cambiando sus necesidades y la forma en la que pueden ser cubiertas, también cambian y es donde surge la tecnología que hace posible que se puedan satisfacer de una manera más sencilla. Por lo que las empresas se han visto en la necesidad de innovar la prestación de servicios y se han tenido que poner a la vanguardia con los avances tecnológicos, es ahí donde interviene la empresa privada Uber, quien a través de socios prestan el servicio de transporte como lo hace un taxi común y corriente.

Uber presta sus servicios a través de dispositivos móviles tales como Smartphone, tablets y cualquier otro dispositivo que pueda conectarse a internet, los usuarios deben de descargar una app,⁷⁵ que es una plataforma tecnológica que le permite a los usuarios solicitar un conductor privado, en el caso de Uber la única forma de contactar a un conductor particular es a través de la plataforma, ya que si bien es cierto, presta el servicio de transporte como si fuera un taxi este no se puede demandar de manera aleatoria.

⁷⁴ Uber es una empresa que se fundada en San Francisco, C.A., por sus creadores Garrett Camp y Travis Kalanick durante la conferencia LeWeb en París, en 2009, servicio que se presta a través de una aplicación de smartphone que conecta a individuos en busca de un medio de transporte con choferes privados.

⁷⁵ Una App es una aplicación de software que se instala en dispositivos móviles o tablets para ayudar al usuario en una labor concreta, ya sea de carácter profesional o de ocio y entretenimiento.

Mientras que los taxis los podemos encontrar circulando por las calles libremente y solo se necesita hacer una señal para que este se detenga y así poder comenzar un viaje, la diferencia que existe entre el taxi tradicional y Uber es que los usuarios deben de estar registrados en la plataforma para poder acceder al servicio y a su vez tener instalada la aplicación en su dispositivo móvil el cual debe de estar conectado a internet al momento de solicitar un chofer.

Por otro lado, Uber es un mediador entre los conductores y los usuarios debido a que a través de él se mantienen las relaciones comerciales, que hacen que se lleve a cabo la prestación del servicio de transporte particular, y es quien se encarga de señalar los términos y las condiciones a las que se deben de sujetarse tanto socios, como conductores y usuarios.

Uber al ser una empresa privada encargada de prestar un servicio de transporte solo proporciona los términos y condiciones más no la materia, en este caso los vehículos deberán de ser proporcionados por los socios que son particulares quienes utilizan la plataforma para brindar el servicio de transporte particular.

Dentro de Uber existe la posibilidad de elegir el tipo de vehículo que quiere utilizar y esto tiene relación con la posibilidad económica de cada uno de los usuarios, los vehículos deben de ser de calidad media y alta, todos deben de tener aire acondicionado, frenos abs, bolsas de aire, entre otras características.

Por lo que los usuarios tienen la posibilidad de elegir entre un Uber X, Uber XL, Uber Black, Uber SUV⁷⁶, entre otros lo que los hace diferentes unos de otros son los vehículos que se utilizan que pueden ir desde un volkswagen hasta una suburban o un audi, y lo más importante es que Uber al ser una empresa privada no solo está cubriendo la necesidad de transporte de los usuarios del Estado de México, sino que al mismo tiempo le brinda un mejor servicio de transporte a los usuarios.

Actualmente nos enfrentamos a un nuevo modelo económico el cual gira alrededor de las empresas privadas, el uso de las tecnologías y las redes sociales lo que nos ha llevado a adaptarnos a dichos cambios para que se puedan satisfacer las necesidades más básicas de los usuarios ayudando a que la vida diaria sea más fácil y cómoda.

Razón por la cual la creación de las nuevas empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte cada vez es más frecuente porque como ya se dijo la necesidad de trasladarse de un lado a otro por parte de los usuarios cada vez va más en aumento y esa necesidad la tiene que cubrir el Estado ya sea directamente o bien a través de la creación de nuevas empresas que satisfacen dicha necesidad.

⁷⁶ Gúzman, A., (2015), Los básicos que debes saber sobre Uber en México, [En línea], México, disponible en: <http://www.atraccion360.com/lo-que-debes-saber-sobre-uber-en-mexico#imagen-2>

4.1.2 Deficiencias que presenta UBER al momento de prestar el servicio de transporte público

El mayor reto al que se enfrenta Uber es su regulación ya que al no ser un servicio público concesionado, presta su servicio de manera irregular y no es que ellos quieran estar de esa manera, simplemente que la legislación vigente del Estado de México no contempla la forma de prestación del servicio de transporte a través de plataformas electrónicas, o bien no lo hace de la manera adecuada para que sea tanto aceptada como reconocida por los diferentes grupos de interés que existen dentro del transporte ya que están molestos y no quieren que Uber siga operando libremente, dichos grupos argumentan que su competencia es desleal al no estar regulado.

Uber es una empresa considerada como desleal en la competencia de brindar el servicio de transporte dentro del territorio del Estado de México, porque como ya se mencionó no cuenta con una concesión que le otorgue la facultad para explotar el servicio de transporte público, más sin en cambio lo sigue haciendo y los usuarios están satisfechos hasta ahora con el desempeño y la calidad que les brinda la empresa.

Los diferentes grupos, asociaciones y bases de taxistas han demostrado su descontento con diferentes marchas y paros pidiéndole al gobierno que los retiren de las calles para que sean ellos los únicos que presten el servicio de transporte como lo han venido haciendo durante todos estos años hasta antes de la aparición de Uber.

La empresa Uber más que prestar un servicio de transporte público se podría catalogar como un servicio de transporte particular o selectivo, todos pueden acceder a la prestación del servicio de transporte que ofrece, pero para hacerlo los usuarios deben de cumplir con ciertas condiciones, así como también los conductores tienen que satisfacer una serie de requisitos para formar parte de la plataforma y puedan empezar a trabajar.

Al igual que en el transporte concesionado se tienen que cumplir con ciertas normas y requisitos lo que los hace iguales, lo que los hace diferente es el mecanismo con el que se dan de alta en uno y en otro y que uno se hace frente una autoridad pública mientras que los conductores de Uber lo hacen frente a la empresa es decir un particular.

Por otra parte, Uber no cuenta con una señalética definida ya que los vehículos son particulares y no tienen ningún holograma que los identifique como a los taxis normales, lo que hace dudar a las personas para que aborden una unidad de la empresa a pesar de que cuando solicitan un chofer a su dispositivo le llega un mensaje donde especifica la marca del vehículo, las placas y el nombre del chofer

que los llevara a su destino, mientras que los taxis deben de estar pintados de un color previamente establecido al igual que portar la cromática que así establezca la Secretaria de Movilidad para su funcionamiento pleno.

Uber puede ser considerado como taxis piratas o ilegales lo cual no es así debido a que ellos publicitan sus servicios, si bien es cierto, que no tienen una concesión en la que les diga expresamente que están facultados para prestar el servicio de transporte no lo hacen de manera ilegal ya que los usuarios están conscientes de las condiciones bajo las que opera y a las que deben de someterse como usuarios si quieren acceder al servicio de transporte brindado por la empresa.

Los socios deben de pagar las cuotas de los vehículos que utilizan para prestar el servicio, los choferes cuentan con licencia de manejo que los acredita como conductores capaces de realizar dicha tarea y la prestación de servicio que brindan puede ser considerado de mayor calidad y seguridad que la que es brindada por los taxis que son concesionados.

Por otro lado, los taxis tienen tarifas reguladas que permiten el acceso a más personas y sus tarifas son establecidas de acorde a la distancia recorrida, el horario si es de día o noche y el pago es únicamente en efectivo, mientras que Uber tiene una tarifa mínima a partir de la cual se cobran los servicios e intervienen aspectos como la distancia y el tiempo para determinar cuál será la tarifa a cobrar.

Como el cobro lo realiza la plataforma la cual funciona como si fuera un taxímetro y las tarifas son las mismas para el día o la noche, lo único que cambia es que Uber una vez que hay mucha demanda en una determinada zona se activa la modalidad de tarifa dinámica lo que corresponde que a mayor demanda mayor es el precio mientras que los taxis normales después de cierto horario aumentan sus tarifas a pesar de que no está permitido hacerlo y aun así lo hacen bajo sus propios criterios.

A continuación, mencionaré algunas de las diferencias más comunes que existen entre el transporte público prestado por el Estado a través de concesiones y el servicio de transporte prestado por la empresa Uber mediante una plataforma electrónica.

Rubro	Uber	Taxi
Identidad del conductor	Al prestar su servicio a través de una plataforma electrónica se tiene la posibilidad de conocer el nombre del conductor antes de comenzar el viaje ya que una vez que los usuarios piden un servicio y este es confirmado le llega a su dispositivo móvil el	La identidad del conductor es completamente desconocida ya que al abordar el vehículo solo se puede observar el número de placas y la marca como identificación dado que la mayoría de los conductores no ponen en

	<p>nombre del conductor, el número de placas del vehículo y la marca del mismo.</p>	<p>un lugar visible su tarjetón que los acredita como conductores de transporte público. Los conductores que portan el tarjetón que los acredita como prestadores del servicio tapan los datos para que en caso de una denuncia o queja el usuario no cuente con datos necesarios para proceder legalmente a pesar que las autoridades en más de una ocasión les han hecho la observación de que deben de portar su tarjetón en algún lugar visible y que no deben de alterar la cromática ni hologramas permitidos.</p>
Ruta	<p>El usuario al momento de pedir un servicio marca el destino y es el GSP quien marca la ruta y tanto el conductor como el usuario pueden seguirla a través de sus dispositivos e incluso se puede compartir para que alguien más pueda seguir la ruta y tener la seguridad de que van por el camino correcto.</p>	<p>Todo el transporte público tiene trazadas sus rutas por donde tiene que pasar para que los usuarios tengan claro que vehículo abordar, aunque el conductor la puede cambiar en cualquier momento si el así lo considera y sin previo aviso.</p>
Solicitud del servicio	<p>Solo se puede hacer por medio de la aplicación móvil.</p>	<p>Es aleatoria ya que el usuario solo necesita salir a la calle y encontrará algún taxi disponible o bien con llamar a alguna base de taxi este llegará hasta la puerta del usuario a recogerlo para llevarlo a su destino.</p>
Música y volumen dentro del vehículo	<p>El usuario puede decidir que música poner o bien</p>	<p>El conductor es quien decide que música</p>

	si lo considera necesario le puede comentar al conductor que apague el radio o música que este lleve.	escuchar, es a su gusto y no al de los usuarios.
Aire acondicionado	Estándar	Al azar
Negar el servicio	No existe es casi imposible que un conductor se niegue a realizar un viaje, solo se da tal situación por temas de seguridad.	El famoso no voy es el pan de cada día con los taxis, si el conductor considera lejos el servicio o que la tarifa no es lo que él solicita simplemente no realiza el viaje.
Sistema de Pago	Dentro de uber el pago es de manera electrónica esto quiere decir que el cargo se hace a la tarjeta de crédito o débito con la que se registró el usuario para formar parte de la plataforma y solo en algunos estados donde está permitido el pago se puede hacer en efectivo de lo contrario el cobro será electrónico para todos.	Solo se acepta el pago en efectivo.
Recibo por el servicio	Este es enviado al correo electrónico del usuario y si no está de acuerdo con el cobro realizado tiene la opción de pedir que se revise para que en caso de que no haya sido cobrado de la manera debida se ajuste la tarifa.	No existe ningún recibo.
Estado del vehículo	Excelente	Pésimas condiciones, existen unidades que prácticamente son chatarra que no se sabe porque siguen circulando.
Seguridad	Muy buena ya que los vehículos deben de cubrir ciertos requisitos para ser aceptados y tienen que	Mala no se sabe con seguridad si la unidad cumple con todos los requerimientos de seguridad y en la mayoría

	tener un seguro de cobertura amplia.	de los casos no tienen ningún tipo de seguro.
Costo del servicio	Estimado, va a varear de acuerdo a las condiciones del tráfico y la distancia. Antes de que se inicie el viaje el usuario conoce un aproximado de cuanto tiene que pagar por el servicio.	Desde un inicio se conocen las tarifas que son previamente autorizadas por la autoridad correspondiente.
Usuario - Medio	Conductor con vehículo propio o bien también se da la posibilidad de que el conductor brinde el servicio con un vehículo prestado, aunque en la mayoría de los casos los socios son quienes prestan el servicio.	Conductor con vehículo prestado, son contados los conductores que cuentan con vehículo propio puesto que no cuentan con los recursos económicos para costear los gastos que se requiere la adquisición de una concesión y del vehículo.
Calificación de Conductor	Una vez finalizado el viaje la aplicación le solicita al usuario calificar a su conductor y tiene la posibilidad de expresar sus molestias en ese mismo momento y así se pueda sancionar al conductor de manera inmediata si cometió alguna falta e incluso puede ser retirado de la plataforma para que ya no preste más el servicio de transporte.	Se tiene que presentar una queja ante la autoridad y esperar a que le den una respuesta a su queja, para determinar si procede o no.

Fuente: Elaboración personal a partir del análisis de la creación de la empresa Uber y las diferentes notas periodísticas donde destacan lo bueno y lo malo de dicha empresa, así como también la opinión de taxistas y usuarios frente a la prestación del servicio brindado por la empresa privada antes mencionada.

Para finalizar, cabe señalar que Uber es una buena opción para prestar el servicio de transporte, pero hay que reconocer que al ser un servicio de nueva creación aún tiene deficiencias que debe de cubrir, por su parte el Estado debe de adecuar su legislación para poder darle la oportunidad a las empresas privadas para que presten el servicio de transporte de manera legal, ya que al prestarse por particulares con mayor capacidad financiera y técnica tienen la posibilidad de

prestar un servicio de calidad y eficiente, lo que los usuarios lo agradecerían debido a que en más de una ocasión han manifestado su inconformidad en la prestación del servicio de transporte público que dejó de ser de calidad para pasar a ser de cantidad.

4.1.3 Obstáculos a los que se enfrentan los ciudadanos para acceder al servicio que presta UBER

En el servicio de transporte público existen ciertas deficiencias y Uber no podría ser la excepción, si bien es un servicio de transporte considerado de calidad tiene algunas desventajas para los usuarios, una de esas desventajas es que para poder acceder a la plataforma deben de contar con un Smartphone que tenga conexión a internet y cierta capacidad de almacenamiento para descargar la aplicación, sino se cuenta con internet no se puede acceder a la plataforma ya que es un requisito indispensable para su funcionamiento y una vez descargada la aplicación debe de registrarse, proporcionando un correo electrónico en donde se le harán llegar los recibos por cada viaje que se realice en Uber.

Por otra parte, el usuario debe de elegir una forma de pago, para lo cual debe de contar con una tarjeta de crédito o débito para que cada vez que se solicite un servicio el cargo se haga directo al número de tarjeta que se proporciona o bien el pago se puede realizar en efectivo.

Aunque cabe aclarar que dicha modalidad no está disponible en todas las ciudades donde opera Uber situación que complica el acceso al servicio ya que si no se acepta el pago en efectivo la única forma para poder hacerlo es que se cuente con una tarjeta de crédito o débito expedida por una Institución Bancaria para que pueda ser aceptada como forma de pago, por lo que los usuarios deben de contar con cierta solvencia económica para poder costear los gastos que genera el hacer uso de la plataforma de Uber.

Por otro lado, como el servicio de transporte se pide a través de una plataforma no se puede cancelar tan fácilmente como se hace en un taxi tradicional que con el simple hecho de decir no voy es suficiente para que el conductor entienda que no se llevará a cabo el servicio, mientras que en Uber si el usuario deja pasar algunos minutos y durante ese tiempo el conductor acepta el viaje el usuario deberá pagar una cuota por haber cancelado el viaje.

Por lo que si no se está seguro de tomar el servicio es conveniente que lo cancele de manera inmediata para que esto no le genere ningún cargo y si es el conductor quien cancela el servicio por considerarlo como inseguro o por alguna otra razón en este caso no se hará ningún cargo ya que quien cancelo fue el conductor y no el usuario.

En cuanto al mecanismo para formar parte de Uber los usuarios deben de cubrir los requisitos antes mencionados, en ese mismo sentido, los socios deben de contar con un vehículo de media o alta calidad, de modelo reciente, no tener antecedentes penales y estar dados de alta ante el SAT para poder emitir facturas si así lo solicita el usuario.

Además de pasar por ciertos filtros que consisten en exámenes donde demuestran que saben utilizar la aplicación y que son capaces de conducir el vehículo de manera segura, el vehículo debe de tener capacidad para cinco personas, frenos abs en todas las ruedas, clima, seguro de cobertura amplia, así como también debe de tener una cuenta bancaria para que Uber le deposite sus ganancias semanales.

Los socios pueden ser los titulares y a su vez el conductor o bien, solo pueden ser el titular y una tercera persona ajena puede ser el conductor, lo cual funciona como en la concesión que el titular puede ser el conductor o bien puede apoyarse de otras personas para que sean ellos quienes presten el servicio de transporte bajo su supervisión.

Como en todo trámite burocrático sino cuenta con alguno de estos elementos no puede prestar el servicio de transporte y Uber no podría ser diferente en poner trabas en todos los tramites que llevan a cabo las personas que quieren ser socios, conductores o usuarios ya que con los requisitos que les solicitan no solo deben de perder tiempo con ellos, sino que deben de realizar otros trámites con otras dependencias.

Al igual que en la concesión los socios deben de contar con determinado capital económico para hacerle frente al gasto que genera el hecho de adquirir un vehículo nuevo, pagar el seguro del mismo, el mantenimiento que requiere, el emplacamiento y la comisión que le cobra Uber por formar parte de la empresa e incluso se podría decir que las personas que deseen prestar el servicio de transporte a través de la empresa de Uber deberán de tener un nivel económico más alto que en el servicio de transporte público.

La economía es y seguirá siendo el factor determinante para que los ciudadanos puedan acceder al transporte ya sea público o privado ya que si los usuarios no pagan la tarifa estipulada simplemente no pueden hacer uso del servicio de transporte, hay que ser realistas cuantas personas se han tenido que ir caminando hasta sus lugares de origen o caminado un par de kilómetros para que puedan pagar menos y así puedan hacer uso del transporte ya que no lo pudieron abordar en la parada que les quedaba más cerca por no llevar el dinero completo.

Si los usuarios no pagan la tarifa completa los conductores simplemente no los llevan y por la misma razón los ciudadanos no pueden ser titulares de una concesión o ser socios en Uber ya que para ser titular de cualquiera de las dos opciones se debe de tener una solvencia económica más o menos buena para poder adquirir el derecho que es otorgado para explotar el servicio de transporte.

En Uber al ser un servicio prestado a través de una plataforma electrónica y ser esta quien calcule el cobro de la tarifa de acuerdo al tiempo y la distancia entre el punto donde se recoge al usuario y su destino en ocasiones pueden ser un cobro exorbitante si se encuentra activa la tarifa dinámica⁷⁷ al momento de solicitar el servicio, donde la tarifa base pasa a ser una mera referencia ya que esta deja de ser válida para pasar a hacer un cobro más alto.

Por citar un ejemplo, si en un recorrido aproximado de 15 minutos cuando no está la tarifa dinámica activa el cobro puede ser de unos \$50.00 por decir una cifra y en caso de que la tarifa dinámica este activa ese mismo viaje le podría costar el doble o el triple lo que provoca que la economía de los usuarios se ve considerablemente afectada si acepta un viaje de este tipo. Por lo que Uber debe de establecer un máximo y un mínimo en sus tarifas más cuando activa la tarifa dinámica que claro está a él le conviene que los usuarios soliciten viajes cuando está activa porque él se ve más beneficiado a pesar de que los usuarios se ven afectados.

Uber al ser una empresa de reciente creación en el Estado aún tiene muchas cosas por mejorar lo cual le ayudaría a tener una mejor aceptación por parte de los usuarios que al final del día son los que califican el servicio y los que deciden si abordan el transporte público o bien el servicio que ofrece Uber.

En ese mismo sentido, Uber tiene que mejorar sus trámites administrativos para que sean más rápidos y menos engorrosos con lo que permitiría que más personas llámense usuarios o socios puedan acceder o prestar el servicio de transporte.

4.2. Prácticas que mejoran la concesión: Posible solución

4.2.1 Cómo mejorar la prestación del servicio de transporte concesionado en el caso de los taxis

Con todo lo que ya se ha analizado hasta ahora, podemos decir que el servicio concesionado debe de sufrir un cambio en tu totalidad no solo en su proceso de asignación, sino también en el momento de operar ya que actualmente el servicio de transporte público se ha visto rebasado por el servicio particular debido a que este ofrece todos los requerimientos que los usuarios quieren, mientras que el servicio de transporte público se preocupa por tener en operación más unidades de transporte olvidándose de la seguridad tanto del conductor, como de los usuarios y los demás ciudadanos que salen a las calles día a día.

⁷⁷ La tarifa dinámica consiste en un algoritmo que calcula en automática la cantidad de demanda que se tiene y la cantidad de oferta en todo momento.

Lo primero que tiene que hacer el Estado, a través del gobierno es ponerle un alto a los taxis piratas que en muchas ocasiones prestan el servicio sin ningún documento que los ampare como un transporte oficial ya que muchos de esos taxis funcionan pagando su cuota con asociaciones o bases que se comprometen a arreglarles los papeles. Lo hacen sí, pero de una manera ilegal ya que argumentan que como ellos ya tiene una concesión o forman parte de alguna de las agrupaciones les da el poder de darle el permiso de funcionamiento a otras unidades siempre y cuando el conductor se comprometa a llevar su propia unidad, ponerle la cromática establecida y listo empieza a funcionar, lo cual no debería de ser así.

El Estado debe de quitarle el poder a los diversos grupos de interés que quieren controlar todo el transporte público sin velar por la seguridad, eficiencia y calidad que exigen los usuarios que utilizan a diario el transporte público.

Si se le preguntará a cada usuario la mayoría respondería que no está satisfecho con el servicio prestado, que las unidades que utilizan están en pésimas condiciones en todos los aspectos, que en repetidas ocasiones los han dejado a medio camino por que el vehículo ya no avanza debido a problemas mecánicos, los asientos huelen mal, están manchados, ya se les sienten los resortes o bien están sostenidos con alambres para que no se muevan de su lugar y ya ni hablar de los conductores que lejos de dar confianza generan desconfianza al ver que van mal vestidos.

Por eso la Secretaria de Movilidad estableció que todos los conductores del transporte público debían de portar camisa blanca y pantalón negro o azul marino y si así lo deseaban el logo de la agrupación a la que pertenecían, lo cual se quedó en un ideal porque la realidad es otra, los conductores visten como quieren, no traen licencia, ni tarjetón, ni ningún otro documento que los ampare diciendo que están facultados para prestar el servicio de transporte, si no se empieza a hacer un cambio desde la apariencia de los conductores y de los vehículos el servicio de transporte cada vez va a ir de mal en peor porque no es el servicio que los usuarios esperan.

Si se logra llevar a cabo alguna de las acciones antes mencionadas el servicio de transporte público hablando propiamente de los taxis mejoraría de manera considerable ya que en el Estado según datos de la Secretaria de Movilidad en circulación existen 100,302⁷⁸ unidades lo cual no creo que sea posible ya que en las calles se pueden observan más unidades de las que ellos tienen registradas, tal crecimiento no va acorde con la demanda.

Debido a que las tarifas para el transporte público son fijadas por el gobierno y el exceso de vehículos hace que las ganancias para los choferes sean mínimas y como consecuencia los choferes fijen sus propias tarifas para que puedan cubrir los gastos que representa el mantenimiento de las unidades, costear la gasolina de

⁷⁸ Datos obtenidos mediante solicitud con número de folio 00331/SM/IP/2017, presentada ante SAIMEX e INFOEM.

todos los días, una razón más que lleva a los choferes a manejar de una manera riesgosa para competir por el pasaje olvidándose de la seguridad y la calidad que deben de prestarle a los usuarios.

Si el número de unidades fuera menor cada conductor podría trabajar de manera segura y los viajes serían repartidos entre todas las unidades, porque como están hasta ahora tienen que hacer muchos viajes para poder obtener alguna ganancia y lo hacen arriesgando su vida y la de los demás, todos esos problemas tienen como consecuencia que los usuarios prefieran los servicios prestados por empresas privadas que sirven como taxis, porque son más seguros y de mejor calidad.

Otro de los problemas que es alarmante son los delitos que se llevan a cabo a bordo del transporte público, si bien es cierto, que no es un problema nuevo si es preocupante dado que durante los últimos meses han aumentado los asaltos, feminicidios, lesiones entre otros delitos que son cometidos por los propios conductores con ayuda de otros conductores que se hacen pasar por pasajeros y así sea más fácil que consuman el delito y esto se debe a la falta de oportunidades laborales que existe en el Estado de México, aunado a que el ser conductor de una unidad de transporte público cada vez es menos rentable y por el contrario genera más gastos que ganancias.

Al igual que en Uber los taxis deben de cubrir muchos requisitos administrativos que se pueden entender como indispensables pero que los podemos hacer más fáciles y rápidos para que todos cumplan con dichos requisitos y puedan asegurar que prestarán un servicio eficiente y de calidad.

Se podría bajar el costo de los tramites referentes a la obtención de una concesión y del tarjetón que los acredita como servidores públicos, lo ahorrado podría ser utilizado para la compra de mejores unidades, cubrir los gastos de un seguro de cobertura amplia no por uno que solo ocupen para cubrir el requisito que les solicitan de contar con un seguro al momento de presentar la documentación para ser acreedor de una concesión.

A manera de conclusión el gobierno debe de permitir que entren empresas privadas para que presten el servicio de transporte de manera pública, al haber más competencia dentro del mercado de manera casi automática habría una mejora en el servicio de transporte público, como lo conocemos hasta ahora ya que los conductores y los dueños del título de concesión al verse amenazados tendrán que poner manos a la obra para mejorar el servicio e incluso renovar el parque vehicular que utilizan para prestar el servicio.

Porque está visto que si existe competencia dentro de un mercado todos los que intervienen dan lo mejor para que sean elegidos, lo mismo sucede en el transporte público al entrar nuevas empresas que prestan un servicio de mejor calidad los usuarios lo prefieren y hacen uso de ese nuevo servicio porque cubren todos sus

requerimientos mientras que el servicio de transporte público al ser deficiente poco a poco es menos utilizado por los usuarios ya que es inseguro y de baja calidad.

4.2.2 Implementación de la figura de los contratos electrónicos dentro del Código Civil Vigente de la Entidad

De principio podemos observar que la modernización hablando propiamente de los avances tecnológicos no está regulado por el sistema tradicional, ya que anteriormente los contratos o convenios se daban de manera escrita con la firma autógrafa de las partes, pero no debemos de olvidar que tanto las tecnologías como las necesidades de la sociedad está en un constante movimiento y se transforman conforme pasan los días y los años, razón por la que las normas se deben de ir ajustando de acorde a la nueva realidad que vivimos para que regulen las nuevas formas de prestación de servicios.

Por otra parte, el alquiler de carros es considerado como un servicio de transporte que ha existido desde siglos atrás cuando los servicios de transporte se prestaban con carretas jaladas por caballos o burros, conforme paso el tiempo y la modernización de las ciudades avanzo y esos medios de transporte fueron reemplazados por otros más eficientes hasta que llegamos al uso de los vehículos como los conocemos actualmente.

El problema radica en que las autoridades no han considerado la implementación de las aplicaciones tecnológicas, que han implementado los particulares para prestar el servicio de taxi, lo cual los ha rebasado y necesitan poner manos a la obra para que lo más pronto posible sean reguladas esas aplicaciones y beneficien a todas aquellas personas que hacen uso de las aplicaciones tecnológicas para transportarse.

Cabe aclarar que la modernización que ha sufrido el servicio de transporte taxi es en cuanto al uso de aplicaciones tecnológicas, a través de las cuales se contacta al conductor que realizará el viaje. Porque recordemos que esta forma de prestar el servicio ya existía solo que anteriormente en vez de pedir un taxi por medio de una aplicación, el usuario tenía que llamar a una central que controlaba a los taxis para que estos acudieran al domicilio que el usuario les indicaba, por lo tanto, esta última forma de prestar el servicio si se encuentra regulada ya que en su momento la legislación se tuvo que adecuar a las nuevas formas de prestación del servicio.

El Código Civil Vigente en el Estado de México⁷⁹ por su parte contempla la figura de los contratos donde nos dice que es un medio para que dos o más personas se sujeten a ciertos términos para transferir derechos y obligaciones una vez que las partes expresan su consentimiento.

Por lo que es necesario implementar la figura de los contratos electrónicos dentro del Código Civil del Estado de México, dentro del apartado de contratos, adicionando un artículo en específico que determine que es un contrato electrónico y otro u otros donde determine la manera en la que se celebrara dicho contrato para que tengan la misma validez que un contrato que se firma en papel y se perfecciona con el consentimiento de las partes.

En el caso de los contratos electrónicos funciona de la misma manera ya que el usuario al momento de pedir un servicio es porque está de acuerdo con los términos bajo los cuales funciona la plataforma y el conductor al aceptar la solicitud de viaje se obliga a cumplir con su obligación de llevar al usuario al destino que él le indique por medio de la plataforma.

Por otro lado, se tendrá que definir quiénes son las partes que intervienen, regular los alcances y establecer las sanciones para aquellos que incumplan con sus obligaciones en la prestación del servicio.

Toda vez que el Código Civil Vigente para el Estado de México es el encargado de regular todo lo referente a los contratos en sus diferentes modalidades, es una de las razones por la cual las regulaciones de los contratos electrónicos deben de tener cabida en este ordenamiento, sin dejar atrás a la Ley de Movilidad que tendrá que hacer lo pertinente para que el servicio que presta Uber quede regulado sin dejar lagunas legales por las que pueda ser atacado el servicio y dejar de funcionar.

4.2.2.1 Necesidad de inclusión de elementos de eficiencia en la prestación del servicio de transporte

El servicio de transporte público del Estado de México actualmente está sufriendo una crisis debido a la llegada de nuevas empresas que prestan el servicio de transporte, el cual es de mayor calidad en todos los aspectos, con unidades nuevas, limpias, seguras que si lo comparamos con el servicio brindado por el transporte público deja mucho que desear, debido a que las unidades utilizadas para dicho servicio en la mayoría de los casos son de modelos atrasados y en pésimas condiciones mecánicas.

⁷⁹ Artículo 7.31 del Código Civil del Estado de México nos explica que es un contrato por lo que a la letra dice: Los convenios que crean o transfieren obligaciones y derechos, reciben el nombre de contratos.

Por esa razón, se debe de poner manos a la obra para poder implementar elementos que hagan que el servicio de transporte público sea más eficiente y que por consecuencia se aumente la calidad, lo cual se puede lograr con hacer inspecciones de los vehículos que prestan el servicio y retirar de circulación los que ya no cumplan con los requisitos necesarios para la prestación del servicio y ver la manera de apoyar a los concesionarios para que estén en la posibilidad de renovar el parque vehicular y con esto se mejore el servicio de transporte.

4.2.2.1.1 Eficiencia

Debemos de entender que la eficiencia es un elemento sin ecua non para el transporte ya que si este es eficaz garantiza la movilidad de los ciudadanos y con esto también garantiza la salud de todos los habitantes del Estado de México ya que el transporte es una de las principales fuentes contaminantes dentro del territorio y eso se debe al exceso de vehículos automotores destinados al transporte público. Como ya sabemos la mayoría de esos vehículos se encuentran en condiciones graves de deterioro tanto físicas como mecánicas que tienen como consecuencia, la producción elevada de dióxido de carbono lo que provoca el cambio climático en el planeta.

Por otro lado, la eficiencia es la capacidad que tiene una persona para alcanzar un objetivo maximizando el tiempo, dinero y esfuerzo, hablando propiamente de la eficiencia dentro del transporte público los ciudadanos quieren un transporte que sea verdaderamente digno para todos aquellos que lo utilizan a diario, para trasladarse desde su lugar de origen hacia su destino llámese escuela, trabajo o área de esparcimiento lo que todos queremos es un servicio seguro y de calidad para poder desplazarnos de un lado a otro.

Factor que influye para que los particulares brinden el servicio de transporte siendo este más eficiente que el transporte público ya que este es de mayor calidad y seguro que el que brinda el propio Estado.

En nuestro Estado se podrá tener un transporte eficiente siempre y cuando las autoridades se tornen más exigentes en los estándares de calidad que deben de tener los vehículos y así poder disminuir las emisiones de gases contaminantes que contribuyen a que la calidad del aire se deteriore de manera drásticamente y que al mismo tiempo hacen que los vehículos consuman más combustible del necesario, mientras se encuentran parados en los embotellamientos que se generan día a día a causa del exceso de vehículos que circulan dentro del Estado de México.

El servicio de transporte que se presta actualmente en el Estado dejó de ser eficiente hace mucho tiempo atrás, cuando el aumento de vehículos automotores se dio a la alza y los conductores se empezaron a preocupar cada vez más por brindar un servicio de cantidad y no de calidad, ya que para ellos lo que importa es hacer el mayor número posible de servicios para obtener una ganancia aunque ello implique un riesgo para ellos y para los usuarios que viajan con el temor de no llegar a sus destinos por causa de algún accidente o bien sean detenidos debido a que los conductores exceden los límites de velocidad permitidos.

Si el transporte público pudiera ser eficiente en todos los aspectos podría ser utilizado por más personas ya que los particulares que utilizan un automóvil propio la mayoría de las veces solo viaja en él la persona que conduce el vehículo, mientras que si usaran el transporte público lo podrían compartir con otras personas que tienen el mismo destino o le queda de paso al conductor, con esto no solo se disminuirían los gases contaminantes sino también los congestionamientos viales que se viven día a día en las hora pico del Estado de México.

Si a eso le agregamos que el Estado es un medio para trasladarse a otras ciudades, por eso los servicios de transporte particular le da la opción a los usuarios de compartir el vehículo siempre y cuando las personas tienen un destino similar o bien van en la misma dirección y el costo de igual forma se divide entre los usuarios que utilizan el transporte a diferencia del transporte público en el caso de los taxis si una sola persona aborda una unidad esa persona es quien utiliza en exclusivo la unidad durante todo el trayecto hasta llegar a su destino.

La eficiencia en el transporte público que se brinda dentro del Estado de México tiene que ver con los vehículos que se utilizan como factor determinante ya que dichos vehículos son fuente contaminante y esto es a raíz de que el gobierno le permite la entrada a las empresas automotrices que en otros países no son aceptadas, ya que para otros gobiernos los estándares tanto de calidad como de contaminación no son aceptados para que circulen los vehículos que dichas empresas producen, pero en México se les permite su entrada a sabiendas de que son vehículos inseguros y contaminantes ya que producen grandes cantidades de dióxido de carbono.

El hecho de que haya tantos vehículos circulando a diario dentro del Estado de México hace que la velocidad promedio se reduzca de manera crítica, ya que años atrás un recorrido que se hacía en 15 minutos ahora con el exceso de vehículos se puede recorrer en 30 minutos o más, debido a que los accesos principales cada que es hora pico se encuentran congestionados lo que impide que el transporte público sea eficiente y se pueda desplazar de manera segura y en un tiempo considerable.

Por lo tanto, el transporte público va más allá de brindar un buen servicio cuando hablamos de eficiencia, sino que también debe de ser un medio de transporte que sea sensible con el medio ambiente para cuidarlo y disminuir las enfermedades

principalmente respiratorias de los ciudadanos debido a la alta contaminación que existe en el Estado por las emisiones de dióxido de carbono.

Así que el Estado debe de cerciorarse de que los vehículos que entran en el país cuenten con todas las normas de calidad, que no solo por el hecho de ser más baratos o porque en otros países no los aceptan aquí si se les dé acceso para ser vendidos. La solución no está en permitir que más vehículos circulen y presten el servicio de transporte, porque con eso lo único que se va a conseguir es que las calles se vean cada vez más congestionadas, más bien se necesita remplazar las unidades de transporte público que ya no están en condiciones para circular porque son un riesgo para los demás conductores así como también para el medio ambiente, hasta que no se dé una concientización por parte del gobierno y de los usuarios el transporte no podrá ser del todo eficiente.

Programas como el hoy no circulan no van a funcionar hasta que el transporte público sea una verdadera opción, ya que la mayoría de las personas que tiene un vehículo particular lo remplazo por uno nuevo o adquirió más de uno para que el día que no circula uno puedan utilizar el otro, lo que no solo mantiene los niveles de contaminación en cifras alarmante, sino que el congestionamiento vial de las calles no disminuye, sino que también por su parte va en aumento.

Por lo anterior, es necesarios que se saquen de circulación los vehículos más viejos entrando a un programa de chatarrización y sustituir esas unidades por otras que estén en mejores condiciones y sean menos contaminantes.

Otro factor que se debe de considerar en la eficiencia del transporte público es que las calles sean utilizadas como calles y no como estacionamientos ya que el hecho de que los particulares o conductores del servicio de transporte dejen estacionados sus vehículos en la vía pública complica el acceso a esta y hace que el caos vial se dé con mayor facilidad.

4.2.2.1.2 Calidad

La calidad es uno de los elementos más indispensables dentro del transporte público sino es que el más importante, actualmente el servicio que se presta es de cantidad y no de calidad, este último elemento se dejó a un lado en el momento en el que el Estado permitió que los taxis piratas siguieran prestando el servicio y que este no hiciera nada para que esto cambiara.

El gobierno tendrá que trabajar en una restructuración de las rutas que recorren a diario las unidades del transporte público, ya que hay algunas rutas que se encuentran sobrepobladas debido a que más de una empresa, asociación o base prestan el servicio mientras que hay rutas en las que una sola empresa es la

encargada de prestar el servicio para todos los habitantes de cierta comunidad o municipio lo que hace que el transporte sea de mala calidad, sea tardado y en la mayoría de los casos inexistente.

Si los ciudadanos no cuentan con un medio de transporte particular se les es imposible llegar a tiempo a sus lugares de trabajo, estudio y porque no a centros de diversión y es tanta su necesidad de trasladarse que tienen que pagar para que otro particular los lleve a sus lugares de destino el cual en la mayoría de las veces les resulta incosteable por las altas tarifas que se les cobra y no pueden negarse a pagar dado que tienen que llegar a su destino.

En otras ocasiones tienen que caminar largas distancias para poder llegar a la parada más cercada donde pase algún medio de transporte que los acerque a su destino mientras que en otras paradas de los municipios más céntricos el transporte público pasa constantemente y los choferes van corriendo para lograr que más ciudadanos aborden su unidad y con esto puedan pagar las cuotas que tienen que cubrir con los dueños de las concesiones lo que deja en último lugar la calidad y seguridad tanto del conductor como de los propios usuarios.

Los usuarios gastan gran parte de sus ingresos en el transporte público razón por la cual argumentan que lo mínimo que esperan es recibir un servicio de calidad en todos los sentidos y a su vez se sientan seguros al momento de abordar una unidad de transporte público que no se sientan amenazados de que en cualquier momento les pueda pasar algo por el hecho de utilizar el transporte público.

Bajo ese tenor, los usuarios gastan otra parte de sus ingresos en los impuestos cobrados por el Gobierno que deben de ser empleados de forma correcta y así se pueda mejorar el transporte, las calles, banquetas, semáforos y demás elementos que intervengan en la prestación del servicio. Cuando hablamos de calidad no solo hablamos de la manera en que el conductor presta el servicio o bien que el vehículo sea último modelo, sino que también intervienen otros factores que determinan que el servicio sea de calidad porque de que nos va a servir que el parque vehicular sea renovado en su totalidad, que el costo sea acorde a los ingresos de los ciudadanos si las calles por donde tienen que circular se encuentran en mal estado.

Por lo que la prestación del servicio de transporte es un círculo donde todos y cada uno de los elementos que lo integran deben de funcionar de la manera adecuada según la tarea que tengan asignada para que sea un servicio que realmente satisfaga las necesidades de los ciudadanos que cumplen con las tarifas que se les fija y lo mínimo que esperan es usar un servicio de transporte digno y seguro para todos.

La eliminación de la competencia desleal que existe entre los taxis concesionados y los taxis que prestan el servicio en la ilegalidad mejor conocidos como taxis piratas lograrían que la calidad del servicio aumentara ya que lo prestarían si menos unidades, pero serían las que en mejores condiciones se encuentren y cuenten con

todos los requisitos tanto en papeleo como en seguridad para los usuarios y los demás ciudadanos.

Una vez que se elimine la competencia desleal y se dé un reacomodo en las rutas del transporte público, la calidad del mismo se verá en aumento ya que todas las rutas se verán cubiertas y las unidades que se apeguen a las normas podrán prestar el servicio de manera libre obteniendo más ganancias debido a que ya no tendrán que competir por el pasaje, mientras que los usuarios pagarán lo justo por el servicio ya que en muchas ocasiones pagan cantidades elevadas que no están permitidas.

Apostemos por la modernización del servicio de transporte público para que este aumente su calidad y disminuya el uso excesivo de vehículos particulares ya que con estas dos acciones nos estaríamos viendo beneficiados todos los que vivimos en el Estado de México, ya que los recorridos se podrán hacer en menos tiempo debido a que la congestión vehicular va a disminuir, dado que habrá menos vehículos en circulación y la calidad del aire también se verá beneficiada, porque los niveles de contaminación ya no van a aumentar de manera acelerada como lo ha hecho en los últimos años.

Que la idea del reordenamiento de las rutas no quede en el olvido porque podría ser beneficioso para todos los usuarios del transporte público, dado que se podrán cubrir más rutas e incluso abrir nuevas rutas en los lugares que solo existe un único servicio de transporte o bien que no cuentan con este servicio, lo cual contribuirá de igual manera a evitar el congestionamiento de las principales calles con la sobre oferta de transporte y a la contaminación.

La calidad en el servicio de transporte público deja mucho que desear tanto en la atención de los conductores como en el estado de las unidades ya que si comparamos el servicio de transporte público con el servicio de las empresas privadas podemos ver claramente que las unidades que son empleadas en ambos no tienen nada que ver, mientras en el servicio de transporte público la mayoría de las unidades son Tsurus en la empresa privada encontramos vehículos más modernos que son de gama media y alta, por lo que se debe de trabajar en el mejoramiento del transporte público no solo en la prestación, sino también en las unidades y en el trato de los conductores.

4.3 Posible Propuesta de Solución

Plasmar una regulación que contemple la innovación tecnológica como forma de prestar el servicio de transporte dentro del Estado

El transporte público, en el caso específico de los taxis, necesita una regulación de acorde a las nuevas necesidades de la sociedad ya que la sociedad y la tecnología avanzan con pasos agigantados por lo que los dos deben de adaptarse para satisfacer las necesidades de los ciudadanos y hacerles más fácil las tareas que desarrollan día a día. Razón por la cual la legislación deben de ir de la mano con los avances tecnológicos y sociales, para no verse rebasada por ninguna de las dos o querer legislar las nuevas formas de prestación de servicio cuando no se da de un día para otro y más cuando es evidente que la entrada de las nuevas tecnologías va a favorecer la prestación del servicio.

En el caso del Estado de México la Ley de Movilidad y el Código Civil lo primero que tienen que considerar es la regulación de las ETR⁸⁰ que prestan el servicio de transporte a través de plataformas digitales con esta acción se abre la posibilidad a la libre competencia en la prestación del servicio, el cual sería más eficiente y de mayor calidad ya que al haber más de una opción, aquellos que prestan el servicio de transporte tendrían que mejorar en todos los aspectos desde el cambio de unidades, el ajustarse a las tarifas determinadas, la seguridad de los usuarios entre otras cosas si quieren permanecer en la preferencia de sus usuarios.

Dado que la prestación del servicio de transporte anteriormente se prestaba a través de la relación entre personas y ahora el servicio se solicita a través de una aplicación es necesario que se regule tal situación, por lo que es indispensable implementar en nuestra Legislación Civil para el Estado de México en el apartado de contratos una sección que regule específicamente la nueva forma de celebrar contratos los cuales se llevan a cabo mediante el uso de plataformas electrónicas.

Dentro de dicho apartado deberá de definirse que es un contrato electrónico, determinar sus alcances y establecer las distintas formas de terminación de dichos contratos, el hecho de que se celebren mediante el uso de plataformas electrónicas no quiere decir que no se van a generar derechos y obligaciones puesto que lo único que cambia es la forma en que se perfeccionan.

Al ser una nueva forma de prestar el servicio de transporte es forzó que tanto el Código Civil como la Ley de Movilidad contemplen la nueva figura de la prestación del servicio de transporte a través de plataformas electrónicas el cuál se perfecciona con la aceptación del conductor que realizara el viaje.

⁸⁰ Por ETR se debe entender que son las Empresas de Redes de Transporte.

Por lo que debemos de entender que no solo estamos frente a una nueva forma de prestación del servicio, sino que también surgió una nueva forma de celebrar contratos, si bien es cierto, que esto ya existía desde que apareció el internet se tiene que reconocer que hasta que aparecen los Smartphone es cuando los contratos se pueden celebrar desde un dispositivo móvil.

En sentido de lo anterior los contratos no necesariamente se deben de presentar por escrito ya que al momento de solicitar un servicio el usuario está expresando su consentimiento de pagar por el servicio y de hacer uso de este y a su vez el conductor al momento de aceptar la solicitud hace que el contrato se perfeccione ya que desde que el usuario y el conductor descargan y comienzan a utilizar la plataforma aceptan los términos y condiciones de uso que establece la empresa.

A continuación, se presenta una propuesta de lo que se debe de entender por contrato electrónico y sea considerado para agregarse al Código Civil Vigente del Estado de México y quedaría de la siguiente manera:

Artículo 7.881. Son acuerdos de voluntades, celebrados a través de medios electrónicos sin necesidad de la presencia física de los contratantes del servicio.

Es viable la propuesta en tanto que el contrato cuenta, con los elementos necesarios en comparación con los contratos de arrendamiento, prestación de servicios profesionales, puesto que para que se celebre el contrato electrónico ambas partes deberán de manifestar su consentimiento, dicho consentimiento se sujetará tanto a la oferta como a la demanda que tenga el servicio ya que recordemos que se hace a través de una plataforma electrónica que es quien conoce de la disponibilidad de las unidades.

Tiene un objeto posible, que es la prestación del servicio de transporte, lo que lo convierte en una cosa determinable y se pacta un pago por el servicio aunque este es fijado hasta que el servicio concluye, pero al tener la posibilidad de estimar el costo del viaje el usuario conoce un aproximado de lo que se le cobrara, teniendo la posibilidad de decidir si acepta o no el servicio, por lo que el contrato en todo momento sería claro y dotado de validez, en todo caso el contrato electrónico podrá seguir las reglas de valides y existencia de los contratos en general.

Por otra parte, se trata de un hecho lícito puesto que se encuentra sujeto a lo establecido en el Código y demás normas que emita la Secretaria de Movilidad del Estado de México.

Por su parte, la Ley de Movilidad para el Estado de México se deberá de ajustar para aceptar y reconocer que el uso de las plataformas electrónicas es una realidad y que es el medio más eficiente por el cual se presta el servicio de transporte siendo este de calidad, seguro y eficiente en todos sus aspectos comparado con el servicio de transporte público que presta el Estado a través de la concesión. Si bien es cierto, que en la citada ley ya se contempla la idea del servicio de transporte público

prestado por particulares aún tiene deficiencias ya que no contempla quienes son esos particulares que pueden estar facultados para prestar el servicio de transporte o cuales son los requisitos indispensables que deberá de cumplir tanto la plataforma como los impuestos que estos deberán de pagar si quieren prestar el servicio.

Y como consecuencia el Código Administrativo también debe de contemplar la prestación del servicio por medio de plataformas electrónicas de una manera más clara, ya que si se creó una Ley de Movilidad donde ya se considera el transporte individual y el código solo considera la concesión para prestar el servicio de transporte público a través de particulares y este ser regulado por el Estado el servicio de transporte prestado directamente por particulares se tornaría como un servicio no reconocido debido a que su regulación no se ha concretado.

Lo más importante de todo es que el usuario tenga la posibilidad de elegir el medio de transporte que quiere utilizar y con el que se sienta no solo cómodo sino seguro y esto se puede lograr si el Gobierno no pone barreras permitiendo la entrada de nuevas opciones de servicio de transporte siempre y cuando estos respeten los lineamientos de la Secretaria de Movilidad fomentando la libre competencia entre los prestadores del servicio de transporte.

Los vehículos que sirvan para prestar el servicio de transporte deberán de estar registrados en la secretaria de Movilidad para tener el control de quienes serán los conductores y cuantos vehículos de particulares servirán como taxis manejados a través de plataformas electrónicas, los vehículos deberán de pagar un impuesto que cubra los gastos por su operación y estos deberán de ser carros particulares de calidad media y alta, sin ninguna cromática puesto que son contactados mediante el uso de la plataforma electrónica y no tienen paradas o bases como los taxis tradicionales.

CONCLUSIONES.

PRIMERA. - El crecimiento poblacional dentro del Estado de México va en aumento día con día con lo que la movilidad tiene la tarea de asegurar la accesibilidad al transporte público a todos los ciudadanos para que puedan desplazarse y realizar sus tareas cotidianas, aunque cabe destacar que la movilidad tiene como objetivo que las personas pueden desplazarse libremente sin importar el medio de transporte que utilicen.

SEGUNDA. - La movilidad busca cambiar el uso de los vehículos particulares apostándole al uso del transporte público con el que se mejorarían las condiciones de salud, contaminación y congestiones viales. Cabe destacar que dentro de los principales problemas a los que se enfrenta la movilidad son la seguridad, el costo del transporte, la falta del transporte en determinadas zonas del Estado, puesto que el Gobierno ha dejado atrás el preocuparse por la movilidad dentro del territorio Mexiquense.

TERCERA. - Los servicios públicos independientemente del nivel de Gobierno que los preste tienden a la satisfacción de las necesidades colectivas y en los casos en los que el Gobierno no los puede prestar directamente por no contar con la capacidad económica o los instrumentos necesarios, se puede apoyar de los particulares para que sean estos quienes presten directamente los servicios públicos.

CUARTA. - El otorgamiento de concesiones de transporte como las conocemos actualmente han sido rebasadas ya que no han producido los resultados que se esperaban ya que los dueños de las concesiones se preocupan más por sus beneficios que por prestar un mejor servicio.

QUINTA. – Desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Código Administrativo vigente para el Estado de México, Ley de Movilidad y demás ordenamientos legales previamente citados, se enuncian todos y cada uno de los requisitos que deben de cumplir los particulares para que puedan prestar un servicio público a través de la figura jurídica de la concesión.

SEXTA. - Con la finalidad de prestar un servicio eficiente y de calidad, la autoridad debe de ser más cuidadosa al momento de otorgar las concesiones porque si bien es cierto que en los diferentes ordenamientos que regulan las concesiones son específicos en los requisitos que deben de cumplir los particulares para poder ser concesionarios, la realidad es otra, ya que el otorgamiento de concesiones se da sin que los ciudadanos cubran todos los requisitos o presentar los exámenes necesarios.

SEPTIMA. - El exceso de vehículos hace que el servicio de transporte público cada vez sea de menor calidad y deficiente ya que no solo provocan congestiones viales, sino que también hay una sobre oferta de unidades en una misma ruta mientras que otras carecen de unidades y las pocas que prestan el servicio se encuentran en pésimas condiciones las cuales deberían de ser remplazadas urgentemente por unidades nuevas.

OCTAVA. - El transporte público ha tenido un crecimiento alarmante como consecuencia del cumplimiento de compromisos políticos entre transportistas y gobierno a raíz de procesos políticos y electorales además de la competencia que existe entre los diferentes grupos de interés que existen dentro del transporte los cuales otorgan permisos a cambio de cuotas que deben de pagar los conductores y así puedan prestar el servicio de transporte a pesar de no contar con una concesión.

NOVENA. - Uber debe de ser legalizado como una empresa prestadora del servicio de transporte y sus tarifas deben de ser vigiladas para que no se vean afectados los usuarios en su economía cuando la tarifa dinámica se encuentre activa.

DECIMA. – Finalmente, podemos concluir que la concesión como la conocemos actualmente fue rebasada y necesita un cambio, así como darles la oportunidad a los particulares a través de empresas privadas para prestar el servicio de transporte mediante nuevas tecnologías, las cuales hacen que cada vez sea más sencilla la prestación del servicio.

BIBLIOGRAFÍA

Bibliográficas

- Acosta Romero, Miguel, *Teoría General del Derecho Administrativo*, Porrúa, México, 1979.
- Béjar Rivera, Luis José, *Curso de Derecho Administrativo*, Oxford, México, 2007.
- Gabino Fraga, *Derecho Administrativo*, Porrúa, México, 1993.
- García Oviedo, Carlos, *Derecho Administrativo, Tomo I*, Madrid, España, 1955.
- Jéze, Gastón. *Principios generales de Derecho Administrativo. Tomo IV*. Editorial Depalma, Buenos Aires, 1949
- Martínez Morales, Rafael I., *Derecho Administrativo 1er Curso*, 6ta. Ed., Editorial Oxford, México, 2011.
- Martínez Morales, Rafael I., *Derecho Administrativo 2do Curso*, Editorial Oxford, México, 2004.
- Sánchez Gómez, Narciso, *Segundo Curso de Derecho Administrativo*, 4a ed., Porrúa, México, 2009.
- Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo I*, 11ª ed., Porrúa, México, 1982.

Hemerografía

- Acosta, Romero, 1971; citado en Calafell, Jorge E., “Teoría General de la Concesión” en *Jurídica*. Anuario, Número 26, UNAM, 1996.
- Jiménez, R., (2016), “Reactivarán operativos contra transporte pirata en Edomex., “Quien no ahorra para cambiar su unidad vieja por una nueva que cumpla con la norma, serán detenidos y remitidos al corralón”, advirtió el Secretario de Movilidad Mexiquense” en *El Universal*. 04 de Julio de 2016.
- *Manual de Derecho Administrativo*, Biblioteca de Iniciación Jurídica, Zaragoza, España, 1941.
- Ramos, L.E., (2011), *Los Servicios Públicos y la Concesión Administrativa en Lecturas Jurídicas*. Número 15, Época VI Abril 2011.
- Villasana, C. y Gómez, R., (2017), “Cuando aparecieron los taxis en la Ciudad de México” en *El Universal*. 19 de abril de 2017. Sección Opinión – Mochilazo en el Tiempo.

Poligrafía

- *Diccionario del español jurídico*, 2016, *Diccionario de la Real Academia Española*, [En línea], Madrid, España, disponible en: <http://dej.rae.es/#/entry-id/E68830>
- Oxford University Press, (2018) “Taxi” en *Spanish Oxford Living Dictionaries*. [En línea]. EUA, disponible en:

<https://es.oxforddictionaries.com/definicion/taxi> [Accesado el 12 de Septiembre de 2017].

- Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, Madrid, España, 23ª edición, 2014.
- Pineda, Fanny, "Servicio Público", *Diccionario Jurídico Mexicano*, Tomo VIII Porrúa, México, 1985.
- Nava Negrete, Alfonso. *La concesión administrativa. Diccionario jurídico mexicano*, Editorial Porrúa, México, 1985, Tomo II.

Legislación

- Código Administrativo del Estado de México
- Código Civil del Estado de México
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México
- Ley de Movilidad del Estado de México
- Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México
- Reglamento para otorgar concesiones del Estado de México

Fuentes electrónicas

- Artola, María Antonia, (2013), "El contrato de concesión de obra pública, un caso de aplicación de renta aleatoria" [En línea], Buenos Aires, Argentina, disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/2325/1/artola.garcia.2013.pdf>
- Gúzman, A., (2015), *Los básicos que debes saber sobre Uber en México*, [En línea], México, disponible en: <http://www.atraccion360.com/lo-que-debes-saber-sobre-uber-en-mexico#imagen-2>
- INEGI, (2015), "Información de México para Niños", [En línea], México, disponible en: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mex/poblacion/>
- INEGI, (2016), "Banco de Indicadores", [En línea], México, disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/app/indicadores/?ag=00&ind=3102001001#divFV31020010011011000057#D3102001001>
- México Previene, (2010), "Encuesta de Movilidad del Estado de México", [En línea], México, disponible en: <http://www.mexicoprevieneac.org/>