

H. MIEMBROS DEL XXI AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, B.C.
REGIDORES MIEMBROS DE LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

SEÑORAS Y SEÑORES REGIDORES
SEÑORES SINDICOS PROCURADOR Y SOCIAL
PRESENTES.-

Por medio del presente nos hacemos entrega de la iniciativa para la derogación de la modificación al Reglamento y sus anexos aprobados el 18 de febrero y publicados el 26 del mismo mes del año corriente.

Esta iniciativa se presenta tras análisis y estudio realizado por el Transporte Organizado para la evaluación respectiva del H. Cabildo esperando sea suficiente para demostrar con documentos la grave afectación que ha sufrido el Transporte Público tras esta irresponsable aprobación del dicho Reglamento y sus anexos

particular quedamos a sus órdenes

ATENTAMENTE
"POR EL TRANSPORTE ORGANIZADO"

REGIDORES
COMISION



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA 2013-2016

26 ABR 2016

RECIBIDO

ARQ. MARCO ANTONIO FRANCO-GASTELUM
COMISION DE DESARROLLO ECONOMICO

DIP. RAFAEL FLORES GARCIA

C. GABRIEL LEMUS TORRES

C. BALTAZAR GOMEZ RUIZ

C. GERMAN MARTINEZ COCHRAN

C. JOAQUIN BALTAZAR SANABRIA

C. VICTOR MANUEL RIVERA GONZALEZ

C. ANGEL NEVAREZ CAMPOS

C. HECTOR MARQUEZ

C. MIGUEL ANGEL JIMENEZ QUINTERO

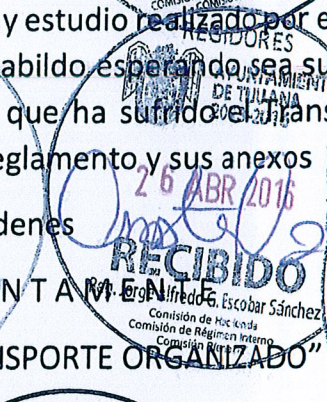
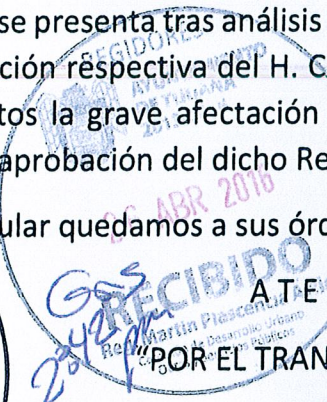
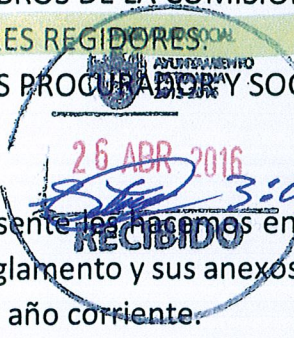
C. ALBERTO CANO ESPINOZA

C. FRANCISCO SANTANA LOPEZ

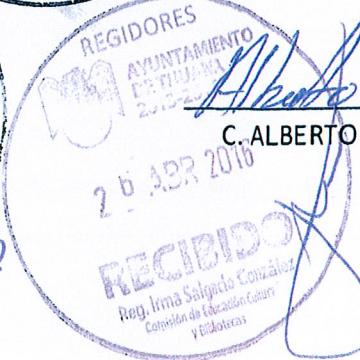
26 ABR 2016

RECIBIDO

C. NICOLAS RUEDA GAYTÁN
COMISION DE PLANEACION DEL DESARROLLO MUNICIPAL



Recibido
Martha 2:36pm
26-04-16
m. Desarrollo
Social



Tijuana, B. C. a 26 de abril del 2016

H. MIEMBROS DEL XXI AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, B.C.
REGIDORES MIEMBROS DE LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE
SEÑORAS Y SEÑORES REGIDORES MIEMBROS DE LA COMISION DE DESARROLLO SOCIAL
SEÑORES SINDICOS PRODUCTORES Y SOCIALES PRESENTES.-

Por medio del presente se entrega de la iniciativa para la derogación de la modificación al Reglamento y sus anexos aprobados el 1 de febrero y publicados el 26 del mismo mes del año corriente.

Esta iniciativa se presenta tras análisis y estudio realizado por el Transporte Organizado para la evaluación respectiva del H. Cabildo es de opinión que sea suficiente para demostrar con documentos la grave afectación que ha sufrido el transporte Público tras esta irresponsable aprobación del dicho Reglamento y sus anexos particular quedamos a sus órdenes

ATENTAMENTE
POR EL TRANSPORTE ORGANIZADO

COMISION
AYUNTAMIENTO DE TIJUANA 2013-2016

26 ABR 2016
RECIBIDO

ARQ. MARCO ANTONIO FRANCO GASTELUM
COMISION DE DESARROLLO ECONOMICO

DIP. RAFAEL FLORES GARCIA

C. GABRIEL LEMUS TORRES

C. BALTAZAR GOMEZ RUIZ

C. GERMAN MARTINEZ COCHRAN

C. JOAQUIN BALTAZAR SANABRIA

C. VICTOR MANUEL RIVERA GOMEZ

C. ANGEL NIVAREZ CAMPOS

C. HECTOR MARQUEZ ALONSO

C. ANGEL JIMENEZ QUINTERO

C. ALBERTO CANO ESPINOZA

FRANCISCO SANTANA LOPEZ

26 ABR 2016
RECIBIDO
C. NICOLAS RUEDA GAYTAN
COMISION DE PLANEACION DEL DESARROLLO MUNICIPAL

**H. MIEMBROS DEL XXI AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, B.C.
REGIDORES MIEMBROS DE LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSPORTE.
SEÑORAS Y SEÑORES REGIDORES.
SEÑORES SINDICOS PROCURADOR Y SOCIAL.
PRESENTES.-**

Los signantes del presente documento, y representantes de los transportistas de Tijuana, cuya Comisión tenemos encomendada, nos permitimos dirigirnos a ustedes, para presentar en conjunto permisionarios y concesionarios, propuestas que tienden a modificar, nulificar o revocar el Dictamen XXI-VT-004/2016, emitido por la Comisión de Vialidad y Transporte de este Ayuntamiento, relativo A LOS RESULTADOS DEL PROGRAMA INTEGRAL DE REGULARIZACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL TERRITORIO MUNICIPAL, INCLUYENDO EL PROGRAMA DE DIGITALIZACION Y VALIDADACION DE PERMISIONARIOS Y TRANSPORTISTAS DE TIJUANA, LOS DICTAMENES TECNICOS FAVORABLES PARA LA CONESION DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO EN LA CIUDAD DE TIJUANA BAJA CALIFORNIA; INFORME SOBRE LA SUBSCRIPCION DE LOS TITULOS DE CONESION PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE DE PERSONAL; PROYECTO DE REFORMAS AL REGLAMENTO DE TRANSPORTE PUBLICO PARA EL MUNICIPIO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA Y AL ACUERDO DE CREACION DEL SITT; Y LA AUTORIZACION A ESTA ULTIMA ENTIDAD PARA EFECTOS DE QUE PUEDA FORMALIZAR LOS DIVERSOS CONTRATOS RELATIVOS A LA OPERACIÓN DEL SISTEMA.

El dictamen a que nos referimos, y que es perfectamente conocido por ustedes, y creemos que lo conocen a fondo, puesto que en forma unánime lo aprobaron en la Sesión de Cabildo celebrada el pasado 18 de Enero de 2016, y que se publicó en el Periódico Oficial del Estado de fecha 26 de Febrero del año en curso, y curiosamente el voto unánime que otorgaron en dicha sesión, donde están representados todos los partidos políticos, mismo dictamen que es completamente ilegal, ya que no está fundado ni motivado, es más, por dicho de varios regidores que ni siquiera supieron lo que firmaron.

De acuerdo a varias reuniones que hemos sostenido con la mayoría de ustedes, incluso, en Sesión de la Comisión de Transporte, en que recibieron de viva voz nuestras inconformidades e inquietudes, y aunado a que en distintos escritos en que se contienen nuestras quejas, sin embargo, acordamos integrar en este documento todas las propuestas y fundamentos en que descansan todas las inconsistencias legales que forman parte del multicitado dictamen, que nos hicieron el favor de aprobar.

Primeramente, poner de su conocimiento los siguientes acuerdos a que llegamos y proponemos en forma general:

I.- La revocación y nulidad del dictamen XXI-VT-004/2016, aprobado en Sesión de Cabildo de fecha 18 de Febrero de 2016, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 26 de Febrero del año en curso, emitido por la Comisión de Vialidad y Transporte de este Ayuntamiento, relativo A LOS RESULTADOS DEL PROGRAMA INTEGRAL DE REGULARIZACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN EL TERRITORIO MUNICIPAL, INCLUYENDO EL PROGRAMA DE DIGITALIZACION Y VALIDADACION DE PERMISIONARIOS Y TRANSPORTISTAS DE TIJUANA, LOS DICTAMENES TECNICOS FAVORABLES PARA LA CONSESION DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO EN LA CIUDAD DE TIJUANA BAJA CALIFORNIA; INFORME SOBRE LA SUBSCRIPCION DE LOS TITULOS DE CONSESION PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA MODALIDAD DE TRANSPORTE DE PERSONAL; PROYECTO DE REFORMAS AL REGLAMENTO DE TRANSPORTE PUBLICO PARA EL MUNICIPIO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA Y AL ACUERDO DE CREACION DEL SITT; Y LA AUTORIZACION A ESTA ULTIMA ENTIDAD PARA EFECTOS DE QUE PUEDA FORMALIZAR LOS DIVERSOS CONTRATOS RELATIVOS A LA OPERACIÓN DEL SISTEMA, por ser totalmente ilegal y arbitrario, según se analizará.

II.- La modificación, derogación o abrogación de las reformas al Reglamento de Transporte Publico para el Municipio de Tijuana, B.C., por atentar con el patrimonio familiar y los derechos que tenemos todos los permisionarios por un lado, al desaparecer de un plumazo a los taxis de ruta o con itinerario fijo, que por ende, nos despojan de las rutas que tenemos autorizadas desde hace muchos años, y pretender cambiarnos de modalidad para incoarnos al subsistema del transporte masivo como lo es la ruita troncal, en la que nos vamos a convertir en empleados y comisionistas de los concesionarios de dicho sistema.

III.- El transporte organizado está a favor y en apoyo de la ruta troncal, porque le abonamos a la modernidad y ese proyecto del gobierno municipal es parte de ello, para que lo sepa el presidente municipal, todos los regidores y toda la comunidad Tijuanaense, pero también queremos que se nos respete los derechos que tenemos adquiridos desde hace muchas años, sobre nuestros permisos de taxi, nuestras rutas y las concesiones.

IV.- Exigimos que todo análisis y reforma al reglamento de transporte municipal, se someta al Consejo Municipal de Transporte, porque es el órgano de consulta precisamente para revisar, analizar y opinar sobre el reglamento y proponer mejoras en la prestación del servicio de transporte, y que está representado por transportistas en todas sus modalidades, y que la Comisión de Transporte y

miembros de cabildo al aprobar el dictamen citado, ni siquiera se tomaron la molestia de pedir la opinión de ese consejo.

V.- La nulidad y modificación, sobre las reformas al acuerdo de creación del organismo municipal para la operación del sistema de transporte masivo urbano de pasajeros de Tijuana, Baja California y su reglamento interno (SITT), en que se le otorgan plenas y amplias facultades a su director tanto para transporte masivo, y a la vez, hacia los permisionarios, convirtiéndose en un director alterno de transporte público de la ciudad, al involucrarlo en dichas normas en concesiones y rutas.

VI.- Cancelar el parque vehicular que se les otorgó a varias empresas de transporte masivo, al igual que rutas y ampliaciones de ellas, en el dictamen que nos ocupa, ya que por una parte y en muchas reuniones anteriores, que sostuvimos tanto con el director del SITT, así como con el Secretario de Gobierno, fue al contrario, que se tendía a disminuir dicho parque vehicular por circunstancias de no saturar las vías públicas, no crear más contaminación, y aquí sucedió lo contrario porque en el dictamen solo a 4 empresas se les autorizaron 779 unidades más.

VII.- Que se decrete una moratoria en la próxima sesión de cabildo, para no otorgar más permisos de taxi, y que se ratifique las rutas a las agrupaciones debidamente representadas en esa modalidad.

VIII.- Que los permisionarios de taxis de ruta, que en su momento quieran integrarse a las subestaciones de la ruta troncal, que en forma paulatina lo puedan hacer, normando en su caso, tal facultad para ellos, y no en forma impositiva obligarlos como es la pretensión.

IX.- La revocación inmediata de las ampliaciones y nuevas rutas, que en el dictamen que nos ocupa se le otorgaron a las empresas de **Auto Transportes Urbanos y Sub-Urbanos Libres de Tijuana, B.C., S.A. DE C.V. (ALTISA), Transportes Urbanos y Sub-Urbanos de Tijuana, S.A. "Amarillo y Perla", Auto Transportes de Pasajeros Urbanos y Suburbanos Calafia, S.A. DE C.V., Transportes Urbanos y Suburbanos Calafia de Baja California, S.A. DE C.V., Unión de Transportistas Independientes Mariano Matamoros, S.A. DE C.V. (UNTIMA)**, toda vez que curiosamente a estas les concedieron ampliaciones y rutas nuevas de extremo a extremo de la ciudad, es más, para toda la ciudad, autorizándoles rutas que ya están autorizadas legalmente desde hace muchos años a otros concesionarios, violéntales los derechos ya adquiridos con anterioridad, creándose un caos en el transporte y un perjuicio a la vez, para los

que explotan desde siempre esas rutas, que de alguna forma también les afecta a rutas de taxi ya preexistentes.

X.- Queremos a la brevedad una reunión con el señor Presidente Municipal, para que nos atienda directamente, y escuche nuestras inconformidades con el dictamen, y buscar algunas soluciones y modificaciones al mismo, con una comisión de los transportistas, que somos propiamente los que firmamos este documento.

I.- A continuación, procedemos a plantear propuestas directas y concretas, respecto del Reglamento de Transporte Público de Tijuana, y que tienden a modificar dicho ordenamiento, sustentando las mismas, y cuyos artículos reformados están completamente infundados e inmotivados:

1.- Se propone modificar el artículo 4 del Reglamento de Transporte Publico Reformado, para que desaparezcan las siguientes figuras:

ARTÍCULO 4.- Para los efectos de interpretación y aplicación de las normas derivadas de este Reglamento, se entenderá por:

TAXI BÁSICO.- Vehículo automotor de alquiler sin itinerario fijo que se contrata para viajes libres, equipados para el transporte de personas con capacidad de hasta ocho pasajeros, cuyos colores distintivos son: el cuerpo del automóvil en color blanco y una franja horizontal que lo rodea de color gris metálico; la tarifa a pagar por el servicio prestado en éste tipo de vehículo, se determina previo acuerdo entre el usuario y conductor atendiendo a la urgencia, demanda y oferta del servicio, tanto de manera directa como expresa mediante plataformas de tecnologías y demás que interactúan de forma colectiva o individual.

TAXI COLECTIVO.- Son los vehículos de alquiler con capacidad de hasta doce pasajeros, autorizados de manera exclusiva por el Ayuntamiento en rutas integradas en los subsistemas, sujetos a itinerario, horario y tarifa fija integrada con tecnología de cobro, dentro del sistema de transporte público colectivo, e integrados al subsistema determinado por la autoridad competente en materia administrativa y de operación.

TAXÍMETRO.- Se deroga.

TRANSPORTE COLECTIVO URBANO, SUBURBANO Y FORÁNEO.- Los destinados al traslado masivo de personas, que operan sujetos a itinerario, horario y tarifa fija integrada con tecnología de cobro, dentro del sistema de transporte público colectivo. Este servicio se presta en unidades microbús, minibús y autobús con capacidad de origen de fábrica, según lo determine la autoridad competente y de conformidad con estudios de factibilidad u opinión técnica para determinar las capacidades.

La propuesta de que desaparezcan los conceptos transcritos, es para que se retome e incluya en una reforma, las figuras de TAXI LIBRE, TAXI SIN ITINERARIO FIJO, TAXI CON ITINERARIO FIJO Y TAXIMETRO.

La intención de que se retomen y se plasmen estos últimos conceptos, que los desaparecieron en la reforma al reglamento, es en donde más le duele al permisionario y/o taxista, porque de un plumazo desaparecen los taxis de ruta y los libres, siendo un atentado al patrimonio y subsistencia familiar de todos ellos, que son más de 7 mil taxistas, de los que dependen miles y miles de familias.

Y no se vale de que en una sesión de cabildo donde reformaron el reglamento que nos ocupa, dejan en la calle a todos esos transportistas, lo que esta fuera de todo sentido lógico y humano, porque nos quieren quitar los permisos, así como las rutas en las que trabajan todos ellos, y lo más lamentable que se pretende convertirlos en empleados comisionistas, de los que van a explotar la ruta troncal, al grado que los insertaran al subsistema de dicha ruta, con una tecnología de cobro tipo UBER.

En lo que se refiere a la modalidad de transporte colectivo urbano, esta debe prestar su servicio con el tipo de unidades descritas, sin embargo, la capacidad de estas deben ser las que correspondan a las descritas a su concesión y siempre debe existir un margen de diferencia entre este tipo de servicio y el taxi de ruta, ya que de lo contrario los camiones se van a convertir en minibuses o camionetas tipo taxi.

2.- En cuanto al artículo 5 del reglamento reformado se señala:

SECCIÓN I DE LAS AUTORIDADES DE TRANSPORTE Y SUS ATRIBUCIONES

ARTÍCULO 5.- Son autoridades en materia de transporte público para el Municipio de Tijuana:

- I. El Ayuntamiento;
- II. El Presidente Municipal de Tijuana;
- III. El Secretario de Gobierno Municipal;
- IV. El SITT a través de su Director General, en cuanto al Transporte Público Masivo Urbano y Suburbano de pasajeros;**
- V. El Director Municipal del Transporte Público de Tijuana;
- VI. El Director de Operaciones del SITT;**
- VII. El Director de Tecnologías del SITT;**
- VIII. El Subdirector Administrativo y de Control Vehicular de la DMTPT;
- IX. El Subdirector de Desarrollo del Transporte de la DMTPT;
- X. El Subdirector de Operación de la DMTPT;
- XI. El Jefe del Departamento de Inspección y Vigilancia de la DMTPT;
- XII. El Juez Municipal.

(Reforma)

Se debe de distinguir y separar, como autoridad en materia de transporte público, como estaba anteriormente, y que el SITT, continua con sus facultades que le da su norma de creación y el reglamento, ya que sería tanto que el SITT se convierta en un director al terno de la Dirección de Transporte Publico de Tijuana.

3.- En lo que se refiere al artículo 26 del Reglamento reformado:

**CAPÍTULO III
DEL TRANSPORTE PÚBLICO.
SECCIÓN I
DE LA CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.**

ARTICULO 26.- Para los fines de este reglamento el servicio de transporte público, comprende las siguientes modalidades:

A) TRANSPORTE COLECTIVO URBANO O SUBURBANO: Servicio de transporte público destinado al traslado masivo de personas, que operan sujetos a itinerario, horario y tarifa fija, y es prestado en unidades microbús, minibús y autobús con capacidad máxima de pasajeros según el diseño de origen o por las unidades ya existentes denominadas vehículo automotor modificado y otras modalidades de mayor capacidad que requieran de su propia infraestructura y equipamiento de origen para su funcionamiento, las cuales se dividen en:

B) TRANSPORTE DE ALQUILER: Servicio de transporte público destinado al transporte de personas, que se contrata para distintos servicios, tales como por viaje, tiempo determinado y los denominados con itinerario fijo. Estos últimos que operan sujetos a itinerario, horario y tarifa fija. Este servicio se presta en automóviles con capacidad de diseño de origen de 5 hasta 12 pasajeros, y tendrá las siguientes submodalidades:

Estos preceptos deben de adecuarse y plasmarse, a las definiciones que proponemos que se retomen hacia el artículo 4 que ya referimos.

4.- El artículo 39 del reglamento reformado, debe adecuarse conforme al reglamento interno del SITT, y que dice de la manera siguiente:

ARTÍCULO 39.- La autoridad municipal del transporte público, expedirá a favor de los concesionarios y/o permisionarios del servicio de transporte público, las autorizaciones para circular sin placas que, de conformidad con los términos de su concesión y/o permiso les corresponda; asimismo, se les otorgarán los permisos temporales hasta por un período de 30 días renovables hasta por un período igual, para circulación sin placas en los casos de las unidades que se encuentran en trámite para sustitución de otra o por trámite de transferencia de permiso, siempre

y cuando éstas se encuentren debidamente importadas y hayan efectuado el pago correspondiente por derechos, como lo marca la Ley de Ingresos para el Municipio.

El servicio de transporte público de pasajeros, efectuará el servicio de transporte, dentro de un recorrido denominado ruta, misma que se clasificará de la siguiente manera:

a).- **Ruta troncal:** son las que operan por vías y corredores principales de la ciudad, uniendo puntos de transferencia de una ruta a otra, requiriéndose para su operación unidades tipo autobús, vehículos de servicio público y vehículos de mayor capacidad. Rutas tróncales considerándose entre ellas las que efectúan el servicio público de la periferia de la ciudad abasteciendo a una ruta troncal o express.

c).- [Sic] **Ruta local:** Son las que operan por vialidades locales solo en tramos cortos de vialidades secundarias, como apoyo a las rutas alimentadoras, transportando y distribuyendo usuarios en las colonias de la periferia.

d).- **Ruta Express:** Son las que operan por vías y corredores principales de la ciudad, uniendo puntos de transferencia de alta concentración de pasaje de una ruta troncal a otra ruta troncal a manera de itinerario.

e).- **Ruta de Servicio:** Estas podrán ser turísticas, las no contempladas, mismas que obedecerán a la necesidad del servicio utilizando vehículos equipados para tal fin y las de carga establecida por la autoridad municipal del transporte.
(Reforma)

5.- El artículo 46 del reglamento reformado, que fue deregado, debe de retomarse conforme al contenido que estaba originalmente, y que decía lo siguiente:

Artículo 46.- Los concesionarios de una misma modalidad de transporte público podrán asociarse para prestar un servicio, previa autorización de la autoridad municipal del transporte.

6.- El artículo 52 del Reglamento reformado, establece:

ARTÍCULO 52.- Los operadores de vehículos concesionados así como los permisionarios y chóferes activos del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, deberán presentarse ante la autoridad municipal del transporte cada noventa días, con la finalidad de mantener vigente y actualizado el padrón de chóferes activos que prestan el servicio de transporte público, para lo cual deberán de proporcionar la siguiente documentación:

- a) Licencia de conducir vigente de acuerdo a la modalidad;
- b) Cédula de Conductor;
- c) Comprobante de residencia vigente (recibo de luz, agua, teléfono);

- d) Recibo de nómina de la empresa concesionaria;
- e) Recibo de pago de honorarios conteniendo los siguientes datos de imprenta:
 1. Nombre del conductor;
 2. Número económico de la unidad
 3. Nombre del permisionario, y
 4. Tipo de permiso.
- f) El resultado del examen toxicológico y el certificado médico correspondiente, debidamente expedido por la Dirección Municipal de Salud.
(Reforma)

Estimamos que es demasiado obligar a que cada 90 días los trabajadores del volante acudan para actualizar sus datos, toda vez que sería un trámite burocrático excesivo, cada año sería un tiempo justo.

7.- En lo que respecta al artículo 62 del reglamento reformado, que dice:

ARTICULO 62.- Los estudios técnicos y operativos que se realicen con la finalidad de determinar la necesidad de prestación del servicio de transporte público de pasajeros, para otorgar una concesión, serán realizados por el SITT y la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana o coadyuvando, cuando así lo requiera, con el Instituto Metropolitano de Planeación previa solicitud del Ayuntamiento. (Reforma)

Estimamos que los estudios técnicos deben realizarse por una sola dependencia ya que la burocracia, criterios y costos del mismo, quedan expuestos en ocasiones a criterios y punto de vista distintos.

8.- El artículo 96 del reglamento reformado, se señala:

ARTICULO 96.- Los concesionarios y permisionarios podrán celebrar, hasta por el término de la vigencia de su concesión o permiso, entre sí o con terceros, los convenios y/o acuerdos de enlace, fusión, combinación de equipos y cualquier otro que tenga por objeto mejorar el servicio público de transporte, siempre y cuando resulte viable y se encuentre justificado en forma técnica, social y jurídica. Para que tales convenios y/o acuerdos surtan efectos y cumplan con los objetivos establecidos en los mismos, serán previamente puestos a la consideración del Presidente Municipal, quién deberá emitir resolución fundada y motivada dentro del término de 30 días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud. La falta de respuesta en el término señalado implicará la autorización del convenio y/o acuerdo de que se trate. La resolución emitida no admitirá recurso ordinario alguno. (Reforma)

Este tipo de convenios y/o acuerdos, que establece el artículo, deben de llevarse a cabo entre concesionarios o permisionarios de la misma modalidad, para que exista el margen de referencia entre las modalidades existentes, y no exista competencia desleal y ruinosa.

9.- En cuanto al artículo 117 Bis, del reglamento reformado, señala:

ARTICULO 117 BIS.- Los concesionarios del servicio público de transporte de personal podrán incrementar el parque vehicular autorizado en el contrato de concesión correspondiente de acuerdo a las siguientes disposiciones:

I. En caso de celebrar nuevo contrato para la prestación del servicio o por extensión de contrato, que implique la necesidad de aumento en el número de servicios prestados y que requiera de mayor número de unidades, que el autorizado al concesionario en el contrato concesión.

La Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, anteponiendo como interés máximo las necesidades de los usuarios, podrá autorizar provisionalmente la circulación de las unidades, en tanto sea emitida la ampliación de parque vehicular definitiva por el Ayuntamiento. La autorización provisional para circular en caso de que se hayan reunido los requisitos, y en caso de estar justificada, deberá de ser emitida a más tardar dentro de los 3 días hábiles siguientes al de la fecha de la solicitud, a efecto de no provocar la interrupción del servicio.

II. Previo al incremento vehicular definitivo, el concesionario deberá acreditar plenamente esta necesidad ante la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, exhibiendo los contratos o extensiones celebradas con el cliente, que requiera un número de servicios que justifiquen el incremento del parque vehicular, en este caso el concesionario deberá presentar ante la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, escrito libre al cual adjuntará documentación de justificación necesaria. La Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana podrá requerir al cliente o usuario contratante, de un informe sobre la veracidad de la información presentada por el concesionario, a efecto de justificar el incremento del parque vehicular definitivo e inclusive la práctica de una visita informativa.

III. La Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana, realizará el análisis y verificación correspondiente en un plazo no mayor a quince días hábiles contados a partir de la recepción del escrito de solicitud, y emitirá el dictamen técnico que contenga la decisión respecto a factibilidad, dentro de un término no mayor a veinte días hábiles. Dicha opinión deberá de ser notificada al concesionario y en caso de ser factible la solicitud, se remitirá el dictamen técnico a la Secretaría de Gobierno Municipal para su posterior trámite ante el Ayuntamiento.

(Adición)

Este artículo es totalmente alevoso, toda vez que a las demás modalidades no se les permite aumentar su parque vehicular, más de lo que marque su concesión o permiso, sin previo análisis de factibilidad para que el cabildo de Tijuana lo autorice.

10.- Respecto del artículo 118 Ter del reglamento reformado, que dice:

ARTÍCULO 118 TER.- Incurre también en competencia desleal y ruinosa, toda aquella persona física o moral que oferte, promocióne, comercialice, explote o preste el servicio de transporte público en la modalidad de transporte de personal, sin contar con concesión expedida por el Ayuntamiento, sin perjuicio de los daños y perjuicios que ocasione a terceros. Y será sujeta de procedimiento administrativo, por las omisiones en el pago de las contribuciones omitidas al Ayuntamiento, y se les sancionará según la gravedad con una o más de las siguientes sanciones: multa de 1,000 a 5,000 salarios mínimos y decomiso de los bienes utilizados en esta práctica, sin perjuicio de la responsabilidad penal que esto pueda implicar.

En todos los casos de decomiso previstos en este Reglamento, los bienes afectados pasaran a ser propiedad del Ayuntamiento y serán destinados para el beneficio de la población o de donación a favor de instituciones educativas, de salud, culturales, deportivas, de investigación científica, o con fines de beneficio social.

(Adición)

Este artículo debe contemplar también a todas las modalidades de transporte de servicio público, no solo a las de transporte de persona.

11.- Respecto del artículo 119 del reglamento reformado, que establece:

SECCION VI DEL OTORGAMIENTO DE PERMISOS.

ARTÍCULO 119.- Los permisos que otorgue el Ayuntamiento a particulares para la prestación del servicio de transporte público, serán en las siguientes modalidades:

a) Servicio de transporte de pasajeros en vehículos de alquiler, denominados taxis.

1. Con itinerario fijo, y

2. Básicos (sin itinerario fijo).

b) Servicio de transporte escolar;

c) Servicio de transporte turístico;

d) Servicio de transporte de carga en sus diferentes modalidades, y

e) Servicio de grúa.

(Reforma)

¿Dónde quedo el taxi de sitio? ¿Entonces existe o no el taxi con itinerario fijo?

12.- El artículo 126 del reglamento reformado, que dice:

ARTICULO 126.- El permiso deberá contener cuando menos los datos

siguientes:

- I. Nombre, y domicilio del permisionario;
 - II. Fotografía digital del permisionario impresa por la Dirección Municipal del
 - III. Transporte Público de Tijuana; Objeto, fundamento legal;
 - IV. Número de permiso;
 - V. Término del permiso y especificación de prórroga;VI. Modalidad de servicio de transporte público del que se trate y que sea autorizado;
 - VII. En los denominados con itinerario fijo, establecer el mismo, horario, tarifa y cierre de circuito en que operará;
 - VIII. Los que funcionan sin sujetarse a itinerario, horario y tarifa fija, indicarán el sitio, en el que permanecerán los vehículos, en tanto son solicitados sus servicios;
 - IX. Tipo, características y antigüedad máxima de los vehículos con que habrá de prestarse el servicio;
 - X. Derechos y obligaciones del permisionario;
 - XI. Normas de operación del servicio;
 - XII. Causa de terminación del permiso;
 - XIII. Prohibición de variar las condiciones del permiso, sin la previa autorización de la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana;
 - XIV. Prohibición de gravar o transferir el permiso, sin la previa autorización de la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana;
 - XV. Designación de hasta tres beneficiarios para su transmisión en los casos previstos en este Reglamento, y
 - XVI. Firma del permisionario o de su apoderado legal.
- (Reforma)

Sería viable que en la fracción VIII, señalar la tarifa fija, toda vez, que cuando se efectuara un ajuste a la misma, se tendría que realizar el cambio de permiso, trámite burocrático y gasto económico innecesario.

13.- El artículo 138, Fracción VIII del reglamento reformado que dice:

ARTÍCULO 138.- Los permisionarios que prestan el servicio público de transporte de pasajeros, están obligados a:

XIII. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos su Cédula de Conductor, el número de matrícula, teléfonos de quejas, las tarifas autorizadas y no alterar su cobro y en los casos de taxis libres que se encuentren prestando el servicio, deberá de encontrarse en todo momento activo el taxímetro;

¿Entonces existe o no el TAXI LIBRE Y EL TAXIMETRO?

14.- En los artículos 269, 270, 271, 272 y 273, que se refieren a los tabuladores de infracciones, proponemos que todo el capítulo de sanciones, sean debidamente analizados para que no caigan en inconstitucionalidad, además de que en la práctica se ha comprobado que solo han servido para incrementar los montos de la corrupción.

II.- En los mismos términos, en materia de transporte masivo, y nos referimos a todas aquellas ampliaciones y nuevas rutas aprobadas en el dictamen y sus anexos, que fue aprobado en la sesión de cabildo de fecha 18 de Enero de 2016, a continuación hacemos los planteamientos, que consisten en la irregularidad en que se incurrió al autorizarse a las empresas **Auto Transportes Urbanos y Sub-Urbanos Libres de Tijuana, B.C., S.A. DE C.V. (ALTISA), Transportes Urbanos y Sub-Urbanos de Tijuana, S.A. "Amarillo y Perla", Auto Transportes de Pasajeros Urbanos y Suburbanos Calafia, S.A. DE C.V., Transportes Urbanos y Suburbanos Calafia de Baja California, S.A. DE C.V., Unión de Transportistas Independientes Mariano Matamoros, S.A. DE C.V. (UNTIMA), ampliaciones y nuevas rutas, aumentándoles el parque vehicular en más de **779 unidades**, y se autorizaron rutas sobre rutas ya autorizadas en años anteriores, a otras empresas que tienen sus derechos adquiridos legalmente.**

Los datos que a continuación citamos, curiosamente se les dieron rutas sobre otras rutas, incluso rutas en toda la ciudad, que ya explotan otras empresas concesionarias, y que vienen a ser afectadas, por las autorizaciones recientes que se otorgaron a estas en forma ilegal e irresponsable.

A.- A la empresa Auto Transportes Urbanos y Sub-Urbanos Libres de Tijuana, B.C., S.A. DE C.V. (ALTISA), se le revalidaron y otorgaron ampliaciones de ruta mediante dictámenes técnicos de factibilidad con números **DMTPT/SP/0618/2016, DMTPT/SP/0619/2016, DMTPT/SP/0620/2016, DMTPT/SP/0621/2016, DMTPT/SP/0652/2016, y que obran como anexos **47, 48, 49, 50 y 51** al dictamen aprobado, incrementando su parque vehicular a **217 unidades más.****

Como se desprende de dichos anexos, que se agregan al presente escrito, a esta empresa se le ampliaron rutas que no explotaba con anterioridad, y que la empresa Azul y Blanco ya tienen concesionada y se les autorizó para toda la ciudad, para que sea analizado por el cabildo en su momento.

B.- A la empresa Transportes Urbanos y Sub-Urbanos de Tijuana, S.A. "Amarillo y Perla", se les autorizaron los dictámenes técnicos números **DMTPT/SP/0611/2016, DMTPT/SP/0612/2016, DMTPT/SP/0613/2016, DMTPT/SP/0614/2016, DMTPT/SP/0615/2016, DMTPT/SP/0616/2016, que corren como anexos **35, 36, 37, 38, 39, y 40** al dictamen aprobado, aumentándosele su parque**

vehicular a **190 unidades**, agregamos copia íntegra de los dictámenes técnicos señalados.

C.- A la empresa **Auto Transportes de Pasajeros Urbanos y Suburbanos Calfia, S.A. DE C.V.**, se le autorizaron los dictámenes técnicos números **DMTPT/SP/0644/2016, DMTPT/SP/0645/2016, DMTPT/SP/0646/2016, DMTPT/SP/0647/2016, y DMTPT/SP/0649/2016**, así como un ademum **DMTPT/SP/0641/2016**, que se identifican como **anexos 41, 42, 43, 44, 45 y 46** al dictamen aprobado, y se autorizaron como aumento al parque vehicular **145 unidades**.

D.- A la empresa **Transportes Urbanos y Suburbanos Calafia de Baja California, S.A. DE C.V.**, se le autorizaron los dictámenes técnicos con números **DMTPT/SP/0630/2016, DMTPT/SP/0631/2016, DMTPT/SP/0632/2016, DMTPT/SP/0633/2016, DMTPT/SP/0634/2016, DMTPT/SP/0654/2016, DMTPT/SP/0655/2016**, que obran como **anexos 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58**, del dictamen aprobado, y se aumentó su parque vehicular a **179 unidades más**.

E.- A la empresa **Unión de Transportistas Independientes Mariano Matamoros, S.A. DE C.V. (UNTIMA)**, se le autorizó el dictamen técnico **DMTPT/SP/0650/2016**, que obra como **anexo 64** al dictamen aprobado, y se autorizó un incremento al parque vehicular de **78 unidades más**.

En el dictamen que se le aprobó, le autorizan ampliación de ruta para toda la ciudad **"Villa Fontana-Altiplano-Otay-Línea-Centro-Calle Segunda-Avenida Constitución"**, es decir afectando a diversas rutas que ya prestan sus servicios en las autorizadas para esta empresa, y curiosamente cuando se desarrollaban en la Zona Este de la ciudad, ahora están en el otro extremo hasta el centro y la línea internacional.

F.- A la empresa **Auto Transporte Urbano y Sub Urbano "24 de Febrero", S.A. DE C.V.**, se le autorizó el ademum número **DMTPT/SP/0638/2016**, que obra como **anexo 65** al dictamen aprobado, se le autorizó un aumento a su parque vehicular de **50 unidades más**.

Agregamos a este escrito, todos y cada una de los dictámenes técnicos que se autorizaron a las empresas señaladas, para sustentar nuestras inconformidades y propuestas, que servirán de fundamento para que se cancele el dictamen autorizado por el cabildo en forma unánime y que no sea pretexto el que no estamos aportando elementos para que sean materia de análisis por todos los regidores, asimismo, adjuntamos una ficha técnica en donde aparecen los datos y números cuadrados de cada empresa en forma muy concreta, y de la misma forma agregamos copias de certificaciones sobre rutas y ampliaciones de

empresas, que con anterioridad ya cuentan con derechos adquiridos para explotárlas.

RAZONAMIENTOS Y FUNDAMENTOS LEGALES DE PROCEDIBILIDAD PARA QUE SE REVOQUE Y NULIFIQUE EL DICTAMEN XXI-VT-004/2016, APROBADO POR EL CABILDO EN LA SESION DE FECHA 18 DE ENERO DE 2016.

PRIMERO.- Resulta contrario al marco constitucional, la aprobación mediante un acuerdo en sesión extraordinaria de Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, celebrada el día 18 de febrero del 2016, de diversas reformas, adiciones y derogación de disposiciones en materia de transporte público municipal, sin haber consultado a los permisionarios del transporte público a través de sus representantes legales en el propio Ayuntamiento.

La Ley General de Transporte Público para el Estado de Baja California, en su artículo 8 estatuye que para el establecimiento de criterios y **normas generales**, el Ayuntamiento **deberá** crear un organismo técnico de consulta denominado **CONSEJO MUNICIPAL DEL TRANSPORTE**. Dicho numeral es del siguiente tenor:

ARTICULO 8.- Para el establecimiento de criterios y normas generales en la prestación del servicio, los Ayuntamientos deberán conformar un consejo técnico consultivo como órgano de consulta de carácter multisectorial e interinstitucional para el estudio, análisis, discusión y evaluación de la problemática general en materia de transporte público, así como para la emisión de opiniones y recomendaciones que para su mejoramiento se estimen procedentes.

Dicho consejo tendrá las siguientes atribuciones:

I.-Conocer y opinar respecto de los programas y estudios técnicos que se realicen con el fin de adecuar y mejorar la prestación del servicio así como para determinar la necesidad real del servicio y la reestructuración del mismo, atendiendo a las demandas sociales;

II.-Formular anteproyectos de Reglamento, normas técnicas y acuerdos, remitiéndolos al Presidente Municipal para su evaluación y eventual presentación ante el Ayuntamiento;

III.- Recomendar políticas y criterios para el otorgamiento de concesiones y permisos;

IV.- Revisar y opinar respecto de las solicitudes de modificación de tarifas; y

V.- Las demás que establezca el reglamento municipal correspondiente.

De la anterior transcripción podemos advertir que el artículo 8 impone a los ayuntamientos la obligación de conformar el consejo técnico consultivo de referencia para estar en facultades de emitir normas generales en materia de transporte público, y para ello la ley en cita señala de manera taxativa quienes deben integrar dicho consejo, tal como se advierte de lo dispuesto por el numeral 9 de la ley de marras, que es del siguiente tenor:

ARTICULO 9.- El Consejo Municipal del Transporte será integrado por un representante de la Autoridad Municipal; un representante de los permisionarios y concesionarios por cada modalidad del transporte público, y los representantes ciudadanos en número igual a los anteriores.

En los casos que así lo determine el Consejo, podrán integrarse al mismo, autoridades de transporte estatal y federal.

Su conformación se realizará mediante convocatoria pública que emita el Ayuntamiento y el nombramiento de consejero tendrá el carácter de honorífico, debiendo durar en el cargo un período no mayor que el del Ayuntamiento de que se trate.

Luego entonces, si la Ley General de Transporte Público para el Estado de Baja California, condiciona el establecimiento de criterios y normas generales en materia de transporte público, a que exista una verdadera participación de los permisionarios mediante un representante por cada modalidad del transporte público municipal, resulta inconcuso que al omitir la autoridad consultar en el estudio análisis y discusión de las reformas adiciones y derogaciones, aprobadas mediante el acuerdo de cabildo que se señala, incurre en violación a los derechos fundamentales de los suscritos a participar en los asuntos públicos del Estado, y vulnera flagrantemente lo dispuesto en los artículo 8 y 9 de la Ley General del Transporte Público del Estado de Baja California, en relación a los ordenado por los numerales 1, 14, 16, 35, 123, fracción XXIII, y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los previstos en los artículos 23.1 de la Convención Americana Sobre Derechos Humanos y 25 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

Lo anterior, en razón de que de la publicación del dictamen no se desprende que el **CONSEJO MUNICIPAL DEL TRANSPORTE** haya participado de forma alguna en la elaboración del dictamen aprobado mediante el acto reclamado, de ello se desprende que, si efectivamente no participó el órgano que la ley prevé como técnico consultor en materia de transporte público, se entiende que dicho dictamen

y por extensión el acuerdo que se señala como acto reclamado, no solo carece de sustento técnico, sino que además se realizó con oposición a la ley de la materia.

A propósito de las irregularidades que presenta el dictamen, y que son violatorias del derecho fundamental de legalidad de los permisionarios, cabe señalar que en la publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California, del 26 de febrero del 2016 en el tomo CXXIII, número 11, sección II, respecto del acuerdo de cabildo, no se realiza manifestación alguna en el sentido de precisar que preceptos normativos concretos habrán de ser objeto de reforma, derogación o en todo caso que preceptos normativos se adicionan a la normatividad en materia de transporte público municipal.

Esto constituye una grave omisión de técnica legislativa que deja en estado de incertidumbre, por omitir el Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana precisar con exactitud en qué consisten tales reformas, adiciones o derogaciones, pues la simple mención de que *"se aprueban las reformas, adiciones y derogación de las disposiciones contenidas en el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California; en el Acuerdo de Creación del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California; en el Reglamento Interno de la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana; y en el reglamento interno del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana Baja California"*, no resulta suficiente para tener la certeza de los preceptos normativos que han sido modificados o derogados, ergo, provoca incertidumbre respecto de que aspectos de la normatividad municipal en materia de transporte público siguen vigentes.

No es óbice a lo anterior, la publicación del dictamen, de diversos artículos pertenecientes al Reglamento de Transporte Público Municipal, al Reglamento Interno de la Dirección Municipal de Transporte Público de Tijuana, del Acuerdo por el que se Crea el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California y del Reglamento Interno del el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, pues, como se menciona en líneas anteriores, dichas publicaciones no expresan de manera clara y precisa si se trata de preceptos normativos vigentes o en todo caso, o cuál es la alteración que sufrieron por la aprobación del dictamen.

A efectos de hacer notar que el dictamen se encuentra colmado de irregularidades de procedimiento, es preciso hacer énfasis en las omisiones en que incurrió el **SECRETARIO DE GOBIERNO MUNICIPAL DE TIJUANA**. En primer lugar, tenemos que el Reglamento Interno y de Cabildo del Ayuntamiento

de Tijuana, en sus artículos 19 y 20, estatuye que las resoluciones y acuerdos que deban ser publicados en el Periódico Oficial del Estado de Baja California, deberán contener al final, la certificación que extienda el Secretario de Gobierno Municipal respecto de la difusión en un diario de los de mayor circulación en el Municipio, en la tabla de avisos del ayuntamiento y/o Gaceta Municipal Órgano Oficial de Difusión del Ayuntamiento de Tijuana. Dicha certificación no se encuentra en ninguna parte del acuerdo de cabildo por lo que respecto de la difusión y publicación del acuerdo de mérito cabe decir que se realizaron completamente al margen de la normatividad aplicable.

SEGUNDO.- Agravia que el dictamen afecte los derechos adquiridos de los afectados a partir de la vigencia de las reformas, adiciones y derogaciones al Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California y al Acuerdo de Creación del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California. Todos los afectados desde antes de la entrada en vigor del acuerdo, ya éramos titulares de permisos cuya vigencia rebasa la fecha de entrada en vigor de las reformas al Reglamento de Transporte Público para el municipio de Tijuana y al Acuerdo de Creación del Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana.

Por consiguiente, agravia que la nueva normatividad no prevea un norma permanente o transitoria que respete, reconozca, proteja y describa la situación de los derechos adquiridos por los interesados en base a la regulación preexistente a las reformas y, por consecuencia, agravia que ello tengo como efecto una privación a los afectados del disfrute de derechos adquiridos.

Agravia tanto el efecto retroactivo de las normas combatidas en perjuicio de los afectados como la restricción de sus derechos sin que para el caso se hayan seguido un procedimiento en el que estos hayan tenido la oportunidad de hacer valer lo que a su Derecho corresponda. Al caso son aplicables criterios, como lo siguientes:

IRRETROACTIVIDAD DE LAS LEYES. NO SE VIOLA ESA GARANTÍA CONSTITUCIONAL CUANDO LAS LEYES O ACTOS CONCRETOS DE APLICACIÓN SÓLO AFECTAN SIMPLES EXPECTATIVAS DE DERECHO, Y NO DERECHOS ADQUIRIDOS. CONFORME A LA INTERPRETACIÓN QUE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN HA HECHO DEL ARTÍCULO 14 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN CUANTO AL TEMA DE LA IRRETROACTIVIDAD DESFAVORABLE QUE SE PROHÍBE, SE DESPRENDE QUE ÉSTA SE ENTIENDE REFERIDA TANTO AL LEGISLADOR, POR CUANTO A LA EXPEDICIÓN DE LAS LEYES, COMO A LA AUTORIDAD QUE LAS APLICA A UN

CASO DETERMINADO, YA QUE LA PRIMERA PUEDE IMPRIMIR RETROACTIVIDAD, AL MODIFICAR O AFECTAR DERECHOS ADQUIRIDOS CON ANTERIORIDAD Y LA SEGUNDA, AL APLICARLO, PRODUCIÉNDOSE EN AMBOS CASOS EL EFECTO PROHIBIDO POR EL CONSTITUYENTE. AHORA BIEN, EL DERECHO ADQUIRIDO ES AQUEL QUE HA ENTRADO AL PATRIMONIO DEL INDIVIDUO, A SU DOMINIO O A SU HABER JURÍDICO, O BIEN, ES AQUEL QUE IMPLICA LA INTRODUCCIÓN DE UN BIEN, UNA FACULTAD O UN PROVECHO AL PATRIMONIO DE UNA PERSONA O HABER JURÍDICO; EN CAMBIO, LA EXPECTATIVA DE DERECHO ES UNA PRETENSÓN O ESPERANZA DE QUE SE REALICE UNA SITUACIÓN DETERMINADA QUE VA A GENERAR CON POSTERIORIDAD UN DERECHO; ES DECIR, MIENTRAS QUE EL DERECHO ADQUIRIDO CONSTITUYE UNA REALIDAD, LA EXPECTATIVA DE DERECHO CORRESPONDE AL FUTURO. EN ESTAS CONDICIONES, SE CONCLUYE QUE SI UNA LEY O UN ACTO CONCRETO DE APLICACIÓN NO AFECTAN DERECHOS ADQUIRIDOS SINO SIMPLES EXPECTATIVAS DE DERECHO NO VIOLAN LA GARANTÍA DE IRRETROACTIVIDAD DE LAS LEYES PREVISTA EN EL PRECEPTO CONSTITUCIONAL CITADO.

AMPARO EN REVISIÓN 607/2000. HÉCTOR ADALBERTO GARCÍA NORIEGA. 11 DE MAYO DE 2001. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. AUSENTE: JOSÉ VICENTE AGUINACO ALEMÁN. PONENTE: MARIANO AZUELA GÜITRÓN. SECRETARIA: LOURDES MINERVA CIFUENTES BAZÁN.

VÉASE: SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, SEXTA ÉPOCA, VOLUMEN CXXXVI, PRIMERA PARTE, PÁGINA 80, TESIS DE RUBRO: "RETROACTIVIDAD, TEORÍAS DE LA."

DECRETO QUE DEJA SIN EFECTOS DERECHOS ADQUIRIDOS, MODIFICANDO LAS CONDICIONES QUE DEBERÁN REUNIR LAS EMPRESAS DEDICADAS A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS, DESTINADOS A PERMANECER EN LA FRANJA FRONTERIZA NORTE DEL PAÍS. ES INCONSTITUCIONAL. SI EL ACTO RECLAMADO CONSISTE EN UN DECRETO DE CARÁCTER AUTOAPLICATIVO, PORQUE FIJA LAS CONDICIONES QUE DEBERÁN REUNIR LAS EMPRESAS DEDICADAS A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES USADOS, DESTINADOS A PERMANECER EN LA FRANJA FRONTERIZA NORTE DEL PAÍS, Y LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA, PRETENDE DEJAR SIN EFECTOS LA AUTORIZACIÓN Y LOS DERECHOS ADQUIRIDOS CONTENIDOS EN EL REGISTRO EXPEDIDO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE, CUYA VIGENCIA REBASA LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DEL ACTO RECLAMADO, TAL RESTRICCIÓN ES VIOLATORIA DE LOS ARTÍCULOS 14 Y 16 CONSTITUCIONALES, PORQUE SE PRETENDE LLEVAR A CABO SIN LAS FORMALIDADES ESENCIALES DE TODO PROCEDIMIENTO, Y POR ELLO ES PROCEDENTE DECLARAR INCONSTITUCIONAL EL CITADO DECRETO Y EN CONSECUENCIA, EL OTORGAMIENTO DE LA PROTECCIÓN FEDERAL.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL DÉCIMO QUINTO CIRCUITO.

AMPARO EN REVISIÓN 900/99. SECRETARIO DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL. 18 DE MAYO DE 2000. UNANIMIDAD DE VOTOS. PONENTE: MIGUEL ÁNGEL MORALES HERNÁNDEZ. SECRETARIA: MAGDALENA DÍAZ BELTRÁN.

Además, también agravia que las normas generales tildadas de inconstitucionales violen derechos adquiridos, individuales y colectivos, al entregar al Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, facultades de absoluto control respecto de las rutas que los permisionarios explotamos de forma legal. Agravia que no obstante el derecho adquirido y preferente que tenemos los afectados para explotar tanto unos permisos como unas rutas específicas, vía el ejercicio colectivo de nuestros permisos individuales, ahora mediante las normas combatidas se pretenda restringir los alcances de nuestros derechos, sin que para el caso se nos haya dado a la oportunidad de escuchar nuestro parecer o de defendernos.

En la publicación del dictamen en concreto en la página marcada con el número 53, se aprecian diversos preceptos normativos, como los relativos al Acuerdo por el que se crea el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, de entre los que se encuentran, las fracciones VI y VII del artículo 2, que son del siguiente tenor:

(...)

VI.- Sistema.- Es el conjunto de la infraestructura y las actividades de gestión, planeación, construcción, organización, administración, control, dirección, explotación, mantenimiento y conservación, asociadas a la operación y a las tecnologías de control financiero del servicio integral público de transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en el territorio municipal de Tijuana, Baja California, y

VII.- Subsistema.- Es el conjunto de rutas de servicio e infraestructura de operación rutas troncales, rutas pretroncales, rutas alimentadoras, corredores y todos aquellos elementos operacionales necesarios para la óptima prestación del servicio público de transporte colectivo urbano y suburbano, masivo de pasajeros en el espacio territorial del Municipio de Tijuana, Baja California; cuyo orden y funcionalidad convergen e integran, junto con otros y en su totalidad, el sistema integrado de transporte de Tijuana, Baja California.

De la propia publicación de dichos preceptos normativos, se colige que mediante la aprobación del acuerdo relativo al dictamen XXI-VT-004-2016, en sesión extraordinaria celebrada el 18 de Enero del 2016, que fue publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California, el 26 de febrero del 2016 en el tomo CXXIII, número 11, sección II, se entregaron atribuciones absolutas de control y administración a un organismo descentralizado sobre las rutas de transporte público municipal, propias de su operación.

Lo anterior constituye un agravio a los afectados en relación a su derecho fundamental a la propiedad, respecto de los permisos otorgados por el Ayuntamiento Municipal de Tijuana, que constituyen sin lugar a dudas un activo dentro de su patrimonio, y que se les otorgaron con un fin de explotación económica, protegida por el derecho fundamental a la seguridad jurídica en razón de que en su expedición claramente se conoce la vigencia del permiso, y las condiciones de su revocación, lo que permite al permisionario crear una proyección de los ingresos que le reeditarán la concesión estatal, y esto solo puede tener lugar, si la ruta a la que se encuentra vinculado el permiso de servicio público o las condiciones en las que fue expedido el permiso según su modalidad, son estables, no solo en el tiempo de su vigencia sino en las condiciones de explotación económica que se permiten en el marco de una competencia leal.

Por lo anterior, se coloca en un estado de incertidumbre a los afectados respecto a las condiciones de su permiso, pues si no será necesario un estudio técnico en el que pueda participar el CONSEJO MUNICIPAL DEL TRANSPORTE como lo prevé la Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California de sus artículos 8 al 13, para el cambio o reestructuración de rutas del transporte público de personas, entonces, resulta claro que tanto los permisos otorgados para ser explotados en rutas con itinerario fijo, como aquellos permisos que no tienen un itinerario fijo, se encuentran condicionados en su valor y vigencia a los cambios que en cualquier momento podrá realizar el Organismo Municipal para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros de Tijuana, Baja California, ergo, se hace nugatorio el disfrute de los derechos adquiridos por los permisionarios en razón de la concesión estatal que le entregó el municipio.

Finalmente, también es violatorio del orden constitución que el acuerdo reclamado rebase la reserva de ley contemplada en la Ley General de Transporte Público del Estado, al permitir que vía reglamentaria el patrimonio familiar de los afectados esté a disposición del **ORGANISMO MUNICIPAL PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO URBANO DE PASAJEROS DE TIJUANA**. Considérese que el séptimo transitorio de la Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California, expresamente establece:

"Séptimo.- Los permisos para explotar el servicio público de transporte, bajo la modalidad de taxi, que fueron expedidos por Ejecutivo Estatal durante la vigencia de la Ley que se abroga y que contengan la naturaleza de "Patrimonio Familiar del Beneficiario", conservarán esta naturaleza en el documento que se expida por el Ayuntamiento correspondiente, en los términos del artículo sexto transitorio."

Y , los documentos en los que consta nuestra calidad de titulares del permiso de servicio público, concretamente, en el antepúltimo párrafo a la letra se estipula que

"Este permiso constituye patrimonio familiar en términos de la Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California"

Entonces, si los bienes que son patrimonio familiar y ni siquiera pueden ser objeto de prescripción, agravia que las autoridades pretendan disponer de él, a través de disposiciones administrativas. Resulta aplicable al caso concreto, el siguiente criterio:

PATRIMONIO DE FAMILIA. LOS BIENES QUE LO CONSTITUYEN ESTÁN FUERA DEL COMERCIO Y, POR ENDE, NO SON SUSCEPTIBLES DE PRESCRIBIR (LEGISLACIÓN DE LOS ESTADOS DE CHIHUAHUA Y NUEVO LEÓN). EL PATRIMONIO DE FAMILIA SE DEFINE COMO UNA INSTITUCIÓN DE INTERÉS PÚBLICO, POR EL CUAL SE DESTINA UNO O MÁS BIENES A LA PROTECCIÓN ECONÓMICA Y SOSTENIMIENTO DEL HOGAR Y DE LA FAMILIA, CUYA EXISTENCIA ESTÁ AMPARADA EN EL ARTÍCULO 123, FRACCIÓN XXVIII, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EL CUAL PREVÉ QUE LAS LEYES DETERMINARÁN LOS BIENES QUE CONSTITUYAN EL PATRIMONIO DE FAMILIA, LOS CUALES SERÁN INALIENABLES, NO PODRÁN SUJETARSE A GRAVÁMENES REALES NI A EMBARGOS, Y SERÁN TRANSMISIBLES A TÍTULO DE HERENCIA CON SIMPLIFICACIÓN DE LAS FORMALIDADES DE LOS JUICIOS SUCESORIOS. POR SU PARTE, EL NUMERAL 27, FRACCIÓN XVII, PÁRRAFO TERCERO, DE LA PROPIA CONSTITUCIÓN, ESTABLECE QUE LAS LEYES LOCALES ORGANIZARÁN EL PATRIMONIO DE FAMILIA, DETERMINANDO LOS BIENES QUE DEBEN CONSTITUIRLO, SOBRE LA BASE DE QUE SERÁ INALIENABLE Y NO ESTARÁ SUJETO A EMBARGO NI A GRAVAMEN. AHORA BIEN, EN ACATAMIENTO A LO ANTERIOR, LOS CÓDIGOS CIVILES PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN Y DEL ESTADO DE CHIHUAHUA ORGANIZAN ESTA INSTITUCIÓN EN LOS ARTÍCULOS 723 A 740, Y 702 A 713, RESPECTIVAMENTE, DE LOS CUALES DERIVA QUE EL PATRIMONIO FAMILIAR ES UN PATRIMONIO DE AFECTACIÓN, PUES EL BIEN DEL O LOS DEUDORES ALIMENTISTAS (COMO POR EJEMPLO LA CASA HABITACIÓN) QUEDA AFECTADO A FIN DE DAR SEGURIDAD JURÍDICA AL NÚCLEO FAMILIAR Y ASÍ LA FAMILIA TENGA UN LUGAR DONDE HABITAR, INTOCABLE PARA LOS

ACREEDORES DE QUIEN LO CONSTITUYÓ, PUES NO PODRÁN EMBARGARLO NI ENAJENARLO MIENTRAS ESTÉ AFECTO AL FIN DE PATRIMONIO DE FAMILIA. AHORA BIEN, LOS NUMERALES 1134 Y 1139 DE LOS CÓDIGOS CITADOS ESTABLECEN, RESPECTIVAMENTE, QUE SÓLO PUEDEN PRESCRIBIRSE LOS BIENES Y LAS OBLIGACIONES QUE ESTÁN EN EL COMERCIO, SALVO LAS EXCEPCIONES ESTABLECIDAS EN LA LEY. DE AHÍ QUE, POR MANDATO CONSTITUCIONAL, MIENTRAS ALGÚN BIEN CONSTITUYA EL PATRIMONIO DE FAMILIA Y NO EXISTA UNA DECLARACIÓN JUDICIAL O NOTARIAL QUE LO EXTINGA, O BIEN, QUE ESTÉ DENTRO DEL CASO DE EXCEPCIÓN DE QUE SE EXPROPIE, ES INALIENABLE, INEMBARGABLE Y NO ESTÁ SUJETO A GRAVAMEN ALGUNO, ES DECIR, ESTÁ FUERA DEL COMERCIO, ENTENDIÉNDOSE COMO TAL, AQUEL BIEN QUE POR SU NATURALEZA O POR DISPOSICIÓN DE LA LEY NO PUEDE POSEERSE POR ALGÚN INDIVIDUO EXCLUSIVAMENTE Y, POR TANTO, AL NO ESTAR DENTRO DEL COMERCIO NO ES SUSCEPTIBLE DE PRESCRIBIR.

CONTRADICCIÓN DE TESIS 385/2012. ENTRE LAS SUSTENTADAS POR EL SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL CUARTO CIRCUITO Y EL SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DE CIRCUITO DEL CENTRO AUXILIAR DE LA DÉCIMA REGIÓN, CON RESIDENCIA EN SALTILLO, COAHUILA, EN APOYO DEL PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIAS CIVIL Y DE TRABAJO DEL DÉCIMO SÉPTIMO CIRCUITO. 5 DE NOVIEMBRE DE 2014. LA VOTACIÓN SE DIVIDIÓ EN DOS PARTES: MAYORÍA DE CUATRO VOTOS POR LA COMPETENCIA. DISIDENTE: JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ. CINCO VOTOS DE LOS MINISTROS ARTURO ZALDÍVAR LELO DE LARREA, JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ, JORGE MARIO PARDO REBOLLEDO, OLGA SÁNCHEZ CORDERO DE GARCÍA VILLEGAS Y ALFREDO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA, EN CUANTO AL FONDO. PONENTE: OLGA SÁNCHEZ CORDERO DE GARCÍA VILLEGAS. SECRETARIA: ROSALÍA ARGUMOSA LÓPEZ.

Agravia que las normas combatidas del restrinjan el carácter de patrimonio familiar de los permisos de los cuales somos titulares los afectados.

TERCERIO.- Agravia que el reglamento afecte el derecho fundamental de los afectados a tener certeza respecto cómo deben prestar el servicio público para el cual tienen permiso. Agravia que en perjuicio de los permisionarios, se haya expedido una regulación confusa para la prestación del servicio público. Agravia que el Ayuntamiento haya ejercitado sus facultades reglamentarias, previstas en el numeral 7 de la Ley General de Transporte Público del Estado, contrariando la eficaz prestación del servicio, y sin procurar la seguridad, regularidad, eficiencia y modernización del servicio.

En el caso que nos ocupa, agravia que las autoridades puedan impedir la circulación de los vehículos vinculados a los permisos dados a los afectados, sin que para el caso exista certeza de qué es un taxímetro ni de cómo debe operar,

pero que debe estar visible según la exigencia de la obligación prevista en el numeral 138 del Reglamento de Transporte reclamado. Agravia que en la normatividad a las autoridades no tengan acotada su conducta mediante la definición de los elementos que orientan su quehacer. Es aplicable al caso, a *contrario sensu*, la siguiente tesis de la Primera Sala de la Suprema Corte:

SANCIONES ADMINISTRATIVAS. LAS NORMAS QUE LAS ESTABLECEN NO VULNERAN LOS PRINCIPIOS DE LEGALIDAD Y SEGURIDAD JURÍDICA, CUANDO EN DISTINTOS PRECEPTOS LEGALES SE ENCUENTREN DEFINIDOS. LA NORMA QUE PREVE UNA SANCIÓN O AFECTACIÓN CUYA IMPOSICIÓN CORRESPONDE A UNA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA, RESPETA LOS PRINCIPIOS DE LEGALIDAD Y SEGURIDAD JURÍDICA CUANDO EL LEGISLADOR ACOTA DE TAL MANERA LA ACTUACIÓN DE AQUÉLLA, QUE AUNQUE LE DÉ UN MARGEN QUE LE PERMITA VALORAR LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE ACONTECIÓ LA RESPECTIVA INFRACCIÓN O CONDUCTA ANTIJURÍDICA, EL GOBERNADO PUEDA CONOCER LAS CONSECUENCIAS DE SU ACTUAR E IMPLIQUE QUE LA DETERMINACIÓN ADOPTADA POR LA AUTORIDAD, DENTRO DEL MARCO LEGISLATIVAMENTE PERMITIDO, SE ENCUENTRE DEBIDAMENTE FUNDADA Y MOTIVADA, A FIN DE QUE LA DECISIÓN TOMADA SE JUSTIFIQUE POR LAS CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE SUSCITÓ EL HECHO. POR TANTO, PARA LA EVALUACIÓN SOBRE LA CONSTITUCIONALIDAD O INCONSTITUCIONALIDAD DE LOS PRECEPTOS QUE ESTABLECEN LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS, DEBE ANALIZARSE LA LEY EN FORMA SISTEMÁTICA Y ARMÓNICA, DE MANERA QUE DICHA EVALUACIÓN NO PUEDE REALIZARSE MEDIANTE UN ANÁLISIS AISLADO DE LOS PRECEPTOS LEGALES, YA QUE PUEDE CONTENER, EN OTROS DE SUS ARTÍCULOS, LA DEFINICIÓN DE ELEMENTOS QUE SIRVAN PARA ACOTAR LA CONDUCTA DE LA AUTORIDAD.

AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 91/2004. PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN. 28 DE ABRIL DE 2004. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. AUSENTE: HUMBERTO ROMÁN PALACIOS. PONENTE: JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ. SECRETARIO: RAÚL MANUEL MEJÍA GARZA.

AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 551/2004. PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN. 23 DE JUNIO DE 2004. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. PONENTE: JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ. SECRETARIO: RAÚL MANUEL MEJÍA GARZA.

AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 475/2004. PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN. 10. DE JULIO DE 2004. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. PONENTE: JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ. SECRETARIO: RAÚL MANUEL MEJÍA GARZA.

AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 744/2004. PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN. 4 DE AGOSTO DE 2004. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS.

PONENTE: JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ. SECRETARIA: DOLORES RUEDA AGUILAR.

AMPARO DIRECTO EN REVISIÓN 354/2004. PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN. 3 DE SEPTIEMBRE DE 2004. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. PONENTE: JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ. SECRETARIA: ROSALBA RODRÍGUEZ MIRELES.

TESIS DE JURISPRUDENCIA 126/2004. APROBADA POR LA PRIMERA SALA DE ESTE ALTO TRIBUNAL, EN SESIÓN DE VEINTICUATRO DE NOVIEMBRE DE DOS MIL CUATRO.

Por consiguiente, deberá concederse el amparo y protección a los quejosos a efecto de que no puedan ser sancionados mediante multas y ni sus vehículos detenidos por incumplir la obligación prevista en el numeral 138 del Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana.

CUARTO.- Agravia que el reglamento introduzca la modalidad de permiso "TAXI BÁSICO", autorizando que el usuario y el conductor libremente acuerden la tarifa. Ello, en razón de que quienes tienen un permiso de TAXI LIBRE, según la descripción vigente, al no haber sido reformada o derogada, deben cobrar por banderazo de salida y por kilómetro recorrido.

El propio Reglamento, en el mismo numeral 4, define como COMPETENCIA DESLEAL Y RUINOSA: "*La práctica que el permisionario o el concesionario del servicio de transporte público realice contraria a las condiciones establecidas en el permiso o la concesión de la que sea titular o a las establecidas por la ley o en el Reglamento de Transporte Público o que le permita competir o explotar el servicio con ventaja respecto de los diversos permisionarios o concesionarios, y que con ello le permita al infractor obtener mayores beneficios económicos y comerciales, o que genere pérdidas económicas y comerciales en perjuicio de otro permisionario o concesionario. Se considera también competencia desleal y ruinosa la práctica de cualquier persona física y moral que oferte, promocióne, comercialice, explote o preste el servicio de transporte público, sin contar con el permiso o concesión expedida por el Ayuntamiento.*"

Y, la reglamentación, lejos de generar una eficaz prestación del servicio, y procurar la seguridad, regularidad, eficiencia y modernización del servicio, hace todo lo contrario, porque genera una competencia desleal. Mientras los permisionarios de TAXIS BÁSICOS sí pueden pactar libremente las tarifas, los permisionarios de TAXI LIBRE, no, debiendo estos últimos utilizar el taxímetro que, además, como ya se adelantó, carece de una definición legal. Al caso concreto, resulta aplicable el siguiente criterio:

COMPETENCIA. ELEMENTOS QUE INTEGRAN ESE CONCEPTO Y PRESUPUESTO PARA CONSIDERARLA DESLEAL. EL CONCEPTO DE COMPETENCIA ALUDE AL MENOS A CUATRO ELEMENTOS: LOS COMPETIDORES, EL MERCADO, LA MERCANCÍA Y LA CLIENTELA. LOS CUALES SE DESCRIBEN DE LA FORMA SIGUIENTE: A) COMPETIDOR: PERSONA FÍSICA O MORAL QUE REALIZA UNA ACTIVIDAD ECONÓMICA INDEPENDIENTE, FRENTE A OTRA QUE TAMBIÉN LA LLEVA A CABO, EN UNA RELACIÓN TAL, QUE LA ACTIVIDAD DE UNA, DESARROLLADA POR SÍ O POR CONDUCTO DE UN TERCERO, PUEDE BENEFICIAR O LESIONAR LA DE LA OTRA; B) MERCADO: CONJUNTO DE ACTIVIDADES REALIZADAS LIBREMENTE POR LOS AGENTES ECONÓMICOS SIN INTERVENCIÓN DEL ESTADO; CONJUNTO DE OPERACIONES COMERCIALES QUE AFECTAN A UN DETERMINADO SECTOR; CONJUNTO DE CONSUMIDORES CAPACES DE COMPRAR UN PRODUCTO O SERVICIO; O BIEN, EL ESTADO Y LA EVOLUCIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA EN UN SECTOR ECONÓMICO DADO; C) MERCANCÍA: EL BIEN O LA ACTIVIDAD QUE LOS COMPETIDORES OFRECEN, PRESTAN O ANUNCIAN A LA CLIENTELA; Y, D) CLIENTELA: SE INTEGRA POR CONSUMIDORES POTENCIALES DE MERCANCÍAS O SERVICIOS OFRECIDOS POR LOS COMPETIDORES. CON BASE EN LO ANTERIOR, PUEDE DECIRSE QUE LA COMPETENCIA SUPONE UNA RELACIÓN ENTRE SUJETOS, PERSONAS FÍSICAS O MORALES, QUE EJERCEN ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN FORMA INDEPENDIENTE, POR MEDIO DE LA VENTA DE MERCANCÍAS O PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN RELACIÓN CON UNA CLIENTELA, DE MODO QUE PUEDAN RESULTAR REPERCUSIONES ENTRE ELLOS A CAUSA DEL EJERCICIO DE SUS ACTIVIDADES. EN ESE SENTIDO, LA LIBRE COMPETENCIA, EN PRINCIPIO, NO PUEDE SER RESTRINGIDA POR EL SOLO HECHO DE QUE EL ÉXITO DE UN COMPETIDOR CONDUCZA A LA RUINA DE OTRO, SIEMPRE QUE LOS MEDIOS PARA HACERLA NO SEAN REPROCHABLES, PUES DE SERLO, RESULTARÍA DESLEAL.

Agravia, por ende, que las autoridades introduzcan una modalidad de permiso que resulta reprochable como medio para competir con quienes son titulares de un permiso regulado en la anterior normativa. Agravia que, en perjuicio de los afectados, las autoridades pretendan introducir competidores al mercado con una clara ventaja. Por extensión, solicitamos la modificación del dictamen aprobado, de modo que se ordene a las autoridades extender permisos de TAXI BÁSICO mientras no sea otorgue una regulación igualitaria con los TAXIS LIBRES, y así se pueda generar una eficaz prestación del servicio, y procurar la seguridad, regularidad, eficiencia y modernización del servicio, tal y como, lo ordena la Ley General de Transporte Público del Estado.

TIJUANA, BAJA CALIFORNIA, A 22 DE ABRIL DE 2016.

LA COMISION DEL TRASNPORTE ORGANIZADO DE TIJUANA.