



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

TITULADO:

***“VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO DE SEGURIDAD JURÍDICA DE
LAS PERSONAS QUE SE DESEMPEÑAN COMO ‘SOCIOS
CONDUCTORES’ EN LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE
TRANSPORTE”***

POR:

RAFAEL ALEXIS VERA GONZÁLEZ

DIRECTOR: DR. EN D. JOAQUÍN ORDÓÑEZ SEDEÑO

A mi familia, amigos y profesores que con su apoyo he seguido adelante cumpliendo mis objetivos.

ÍNDICE

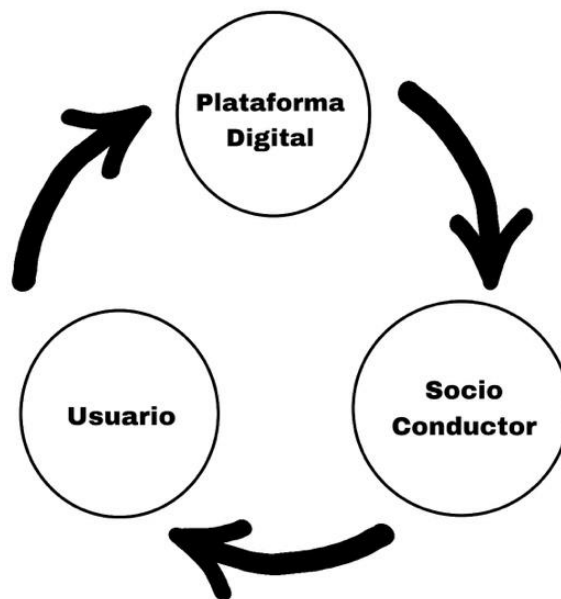
• Índice de tablas y esquemas.....	4
• Introducción.....	5
Capítulo I	
• Movilidad.....	17
• Movilidad Actual.....	21
• Servicios de Movilidad.....	27
• Servicio Público de Movilidad.....	29
• Clasificación del servicio de Transporte Público.....	32
• Servicio Privado de Movilidad.....	34
Capítulo II	
• Antecedentes de las Plataformas Digitales.....	36
• Creación de la Plataforma Digital Didi.....	37
• Creación de la Plataforma Digital Uber.....	39
• Calidad, Eficiencia y Eficacia.....	44
• Los “Socios Conductores” y Usuarios, registro y funcionamiento en el Estado de México.....	46
Capítulo III	
• Situación actual de las Plataformas Digitales en México.....	55
• Impacto de las Plataformas Digitales en México.....	56
• Impacto de las Plataformas Digitales en el Estado de México.....	58
Capítulo IV	
• Principio de Seguridad Jurídica.....	63
• Antecedentes.....	65
• Adecuación y Ampliación del Marco Jurídico.....	68
• Propuesta de Adecuación al Marco Jurídico para los servicios de las plataformas digitales de transporte privado mediante aplicación móvil.....	71
• Conclusiones.....	74

ÍNDICE DE TABLAS Y ESQUEMAS

- Esquema 1 “Esquema tripartito del funcionamiento de las Plataformas Digitales”.....5
- Esquema 2 “Pirámide de la Movilidad”.....21
- Tabla 1 “Documentación personal del socio conductor Solicitada por la empresa Uber.....47
- Tabla 2 “Documentación personal del socio conductor Solicitada por la empresa Didi.....48
- Tabla 3 “Documentación del vehículo solicitada por La empresa Uber.....53
- Tabla 4 “Documentación del vehículo solicitada por La empresa Didi.....53

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el uso de plataformas digitales y sus aplicaciones móviles introducen una nueva forma de prestación de servicios en la sociedad, lo que a su vez produce una dependencia a estas herramientas digitales, en cuanto a su simplificación de actividades diarias. En este sentido, las plataformas digitales y sus aplicaciones móviles han cambiado la forma en que se brindan los servicios. Por ejemplo, en cuanto al transporte, se produce el cambio de utilizar el transporte público (autobús) y el particular concesionado (taxis) a solicitar el servicio de transporte privado, dando origen a un “trinomio de funcionamiento” integrado por: las plataformas digitales, el socio conductor y el usuario;



Esquema 1

Esta figura no se encuentra limitada sólo al servicio de transporte, la encontramos en diversas áreas, como la compra de comida y artículos básicos, solicitar servicio de lavandería, artículos de supermercado, refacciones, farmacia, paquetería, etc.

Sin embargo, también se genera una perspectiva en la cual se obliga a muchos servicios a que busquen una integración de la tecnología a su funcionamiento y promoción de sus servicios de manera “tradicional” para evitar su futura obsolescencia o extinción.

Debemos señalar que las plataformas digitales, tratándose de las relacionadas al transporte de personas u objetos, se autodenominan como “empresas de tecnología”, denominadas también “empresas de redes de transporte”, estas empresas, por medio de una aplicación móvil, utilizada en dispositivos inteligentes, brindan la prestación de sus servicios, otorgando una opción más a los usuarios que necesiten de transporte y lo consigan con mayor facilidad y desde el lugar donde se encuentren, sus “socios conductores” (como las plataformas los denominan) son las personas físicas que por medio de un registro y un protocolo de ingreso, pueden ofrecer sus servicios para la plataformas digitales por medio de sus aplicaciones móviles, de igual manera, teniendo acceso a internet y utilizando un dispositivo inteligente.

El término “Empresas de redes de transporte” fue implementado en el año 2018 por la COFECE (Comisión Federal de Competencia Económica), mencionando que las Empresas de redes de transporte son una nueva alternativa de la prestación de servicio de transporte a través de aplicaciones digitales por medio de un teléfono celular o un dispositivo inteligente, mismas que ofrecen algunas ventajas ante los sistemas de transporte conocidos, entre las que destacan:

- Conocer los datos del conductor y del vehículo
- Planificar las rutas del viaje
- Determinar las tarifas del servicio con base en la oferta y demanda

Desde el año 2018, la COFECE (Comisión Federal de Competencia Económica), emitió una serie de recomendaciones a los gobiernos estatales, entre las que resaltan:

- Reconocer a las empresas de redes de transporte como un nuevo servicio
- Garantizar la seguridad de las personas involucradas

- Que no se inhiba la innovación
- Se permitan más opciones de movilidad.¹

“Cabe señalar que La Comisión Federal de Competencia Económica resultó ganadora en el Concurso de Promoción de la Competencia 2015-2016, por la opinión que se dirigió al Jefe de Gobierno del entonces Distrito Federal, a los Gobernadores de los estados y a las legislaturas locales, sobre el impacto que tienen en el proceso de competencia y libre concurrencia los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles (Empresas de Redes de Transporte o ERT).

El objetivo del concurso que organizan en conjunto el Banco Mundial y la Red Internacional de Competencia (ICN por sus siglas en inglés), es dar a conocer, a través de casos de éxito, el papel fundamental que desempeñan las agencias de competencia de todo el mundo en la generación de una cultura y un ambiente de competencia en los mercados, contribuyendo de esta manera al desarrollo y crecimiento económico.

Para esta distinción, la COFECE participó en la categoría de promoción a la competencia en los mercados innovadores, en la que resultó ganadora por: (i) proponer el reconocimiento formal de una nueva categoría o modalidad de transporte individual de pasajeros a través de las ERT y promover enfoques regulatorios pro competitivos; y (ii) haber incidido en el diseño de varios marcos regulatorios locales, incluyendo el que actualmente aplica para la Ciudad de México.

En su momento, la Comisión opinó que los servicios prestados por las ERT son resultado de los avances tecnológicos y de un proceso innovador que los convierte en un nuevo producto en el mercado. Además, recomendó que cualquier regulación que llegara a emitirse debería limitarse a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario, y no imponer restricciones injustificadas a la competencia y libre concurrencia.

¹ (COFECE, 2018)

Los ganadores de este concurso internacional fueron seleccionados entre 43 trabajos presentados por autoridades de competencia de diversos países, y evaluados por académicos de la Universidad de Nueva York y especialistas del Banco Mundial.”²

Por otro lado, las plataformas digitales, al autodefinirse como “empresas de tecnología” se consideran como una extensa base de datos donde los “usuarios” (clientes) y los “socios conductores” (particulares que prestan el servicio) de la plataforma “se encuentran” virtualmente, considerándose como un mero intermediario entre ambos. Dando origen al esquema tripartito de funcionamiento señalado anteriormente.

En el sitio web de la empresa Uber podemos encontrar lo siguiente:

“Somos Uber. Los emprendedores. Nada nos detiene en nuestra misión de ayudar a las personas a ir a cualquier parte y a conseguir lo que quieren, y a generar ganancias a su manera. Movilizamos al mundo, eso es lo que mejor hacemos. Es nuestra esencia. Corre por nuestras venas. Es lo que nos saca de la cama cada mañana. Nos motiva a reinventar constantemente la forma de movilizarnos mejor. Para ti. Por todos los lugares a los que quieres ir. Por todas las cosas que quieres conseguir. Por todas las formas en las que quieres generar ganancias. En todo el mundo. En tiempo real. A la increíble velocidad del presente.

Somos una empresa de tecnología que une el mundo físico y digital para que todos puedan llegar a cualquier lugar con solo tocar un botón. Porque creemos en un mundo donde la movilidad debe ser accesible. Para que puedas moverte y generar ganancias con seguridad. De una manera que sea sostenible para nuestro planeta. E independientemente de tu género, origen, habilidades u orientación sexual, defendemos tu derecho a moverte y generar ganancias libremente y sin miedo. Aunque nos hemos equivocado, no le tenemos miedo al fracaso, ya que nos hace ser mejores, más sabios y más fuertes. Y nos compromete aún más a hacer lo correcto para nuestros clientes, las

² (COFECE, 2016)

comunidades y ciudades locales, y nuestro grupo increíblemente diverso de socios internacionales.

La idea de Uber nació en una noche nevada en París en 2008 y, desde entonces, nuestro ADN de reimaginación y reinención continúa. Nos convertimos en una plataforma global que impulsa las ganancias flexibles y el movimiento de personas y cosas de formas cada vez más amplias. Pasamos de crear una conexión para viajes en 4 y 2 ruedas a entregas de carga de 18 ruedas. De comidas para llevar, productos básicos, medicamentos con prescripción médica a casi cualquier cosa que necesites en cualquier momento. También puedes generar ganancias a tu manera. La seguridad es una prioridad de todos los días, con verificación de antecedentes de los socios de la App y verificación en tiempo real. En Uber, la reinención es una búsqueda constante, nunca termina ni se detiene.”³

En cuanto a la empresa Didi, podemos observar lo siguiente:

“DiDi es la plataforma de movilidad inteligente líder en el mundo. Actualmente ofrecemos una amplia gama de servicios por aplicación en 18 países a través de Asia Pacífico, América Latina, África y Rusia.

Hoy conectamos con un enorme número de usuarios por medio de soluciones de movilidad como transporte por aplicación, transporte en taxi, viajes compartidos, entrega de comida, servicios financieros, entre otros, colaborando con legisladores, industrias y comunidades para resolver, por medio de la tecnología, los desafíos de movilidad en las ciudades.

En 2018 llegamos a México, con un gran objetivo: Transformar la movilidad.

Hoy tenemos operaciones en más de 50 ciudades del país con nuestros productos: DiDi Express, DiDi Taxi, DiDi Connect, DiDi Economy, DiDi Entrega, DiDi Hero, DiDi Protect, DiDi Vacúnate y DiDi Food.”⁴

³ (UBER, s.f.)

⁴ (Didi, s.f.)

Incluso empresas de redes de transporte con un impacto y presencia menor en nuestro país, coinciden, tal es el caso de:

Beat

“Beat es una aplicación móvil que transforma cómo las personas se mueven en sus ciudades. Y queremos hacer de ellas un mejor lugar para vivir, reimaginando soluciones de movilidad más eficientes y amigables con los usuarios.

Abre Beat, elige a dónde quieres ir, ¡y listo! ¡La ciudad te espera! ¿A dónde vamos?”⁵

También es el caso de la empresa “Cabify” que actualmente ya no tiene operaciones en México, menciona:

“At Cabify, we connect individuals and businesses with the means of transportation that best suit their needs. With the aim of making cities better places to live, we have created a sustainable business model guided by ethical principles to help us act responsibly. More than simply “mobility as a service” (MaaS), we seek to offer a future of new possibilities to the more than 40 cities in which we operate while respecting the people that live there and the environment.”

“En Cabify conectamos a particulares y empresas con los medios de transporte que mejor se adaptan a sus necesidades. Con el objetivo de hacer de las ciudades mejores lugares para vivir, hemos creado un modelo de negocio sostenible guiado por principios éticos que nos ayudan a actuar con responsabilidad. Más que una simple “movilidad como servicio” (‘MaaS’ por sus siglas en inglés), buscamos ofrecer un futuro de nuevas posibilidades a las más de 40 ciudades en las que operamos respetando a las personas que las habitan y al medio ambiente.”⁶

Al observar a estas empresas de redes de transporte, surgen coincidencias, todas tienen por finalidad u objeto, contribuir a la movilidad en las ciudades, dando una opción

⁵ (BEAT, s.f.)

⁶ (Cabify, s.f.)

más a la sociedad para que pueda trasladarse, haciendo énfasis en que son empresas que brindan tecnología.

Así, tomando en cuenta el mecanismo de operación de las plataformas digitales de transporte privado, que consiste en:

Los usuarios de la aplicación obtienen un servicio de traslado, que suelen prestarse dentro de una misma ciudad, a un costo mayor que el transporte público, pero con las ventajas que ofrecen las plataformas digitales para que su servicio sea atractivo, como mencionar de manera publicitaria el continuo aumento de las tarifas de transporte público, acompañado de invitaciones a que los usuarios realicen la solicitud de su servicio con acompañantes, para obtener un mayor beneficio en el costo del trayecto, además de mencionar reiteradamente que durante un trayecto con el servicio de estas plataformas, los usuarios gozarán de una mayor seguridad en comparación de un trayecto en el transporte público, junto con las invitaciones continuas a los socios conductores por brindar un servicio cómodo, respetuoso y eficiente antes, durante y después del trayecto con los usuarios, y también haciendo énfasis en la limpieza del vehículo, ya que actualmente mencionan la sanitización del vehículo y el uso obligatorio de cubre bocas o mascarilla debido a la pandemia por Covid-19.

En cuanto a los servicios de las plataformas digitales enfrentado al servicio que brinda una empresa tradicional o transporte concesionado, las empresas de taxi, se encuentran rebasadas por particulares que brindan este servicio de manera individual, sin enlace tecnológico alguno y que el servicio se brinda de la manera tradicional desde hace mucho tiempo.

Teniendo sus orígenes en la Antigua Roma, “donde hay referencias de Publio Virgilio, un autor de la época, que habla sobre el carro de alquiler, que servía como servicio público. Este carro estaba disponible para todo el que lo necesitase. El “taxi moderno” existe desde el año 1640. En este año el francés Nicolas Sauvage, abrió la primera empresa de “taxis” en París. Él fue quien inventó el modelo de transporte en el que cualquier ciudadano podía montar en sus carruajes para realizar un trayecto a cambio de un precio.

Los taxis de Sauvage fueron muy populares y en 1703 este sistema ya estaba regulado por la policía parisina, que atribuía a cada vehículo un número de matrícula y licencia de circulación. Años más tarde, fue el alemán Wilhelm Bruhn quien inventó el taxímetro, un aparato que medía la tarifa que el pasajero debía pagar en función de la distancia. El primer taxi automóvil, con taxímetro incluido, que aparece se remonta a 1904. Fue también en París, de la mano de Luis Renault, que lanzó sus autos de dos cilindros para taxis. Fue en este momento cuando también empezó a utilizarse la palabra “taxi”, abreviación de taxímetro, para referirse a ellos.”⁷

Actualmente, la minoría de usuarios y de prestadores de servicio o empleados, se encuentra en los taxis concesionados operados por particulares que prestan el servicio de manera colectiva, que pueden ser contactados a través de una llamada telefónica. Las plataformas digitales de manera constante realizan una publicidad comparativa haciendo una visualización evidente de las diferencias entre los servicios de sus aplicaciones y el servicio prestado por taxis, mencionando de manera reiterada que poseen una serie de ventajas propias del uso de la tecnología como son: conocer el tiempo estimado del traslado, la tarifa aproximada, los datos del socio conductor que va a prestar el servicio, las características del vehículo por medio del cual se prestará el servicio y las valoraciones entre el conductor y el usuario al finalizar el trayecto, entre otros

Uber y Didi son plataformas digitales que poseen una aplicación móvil de transporte privado respectivamente, una aplicación que, aprovechando la idea de economía colaborativa, se consideran como “intermediarios” entre usuarios y conductores. Concretamente, estas plataformas se dedican a conectar al cliente directamente con el prestador de servicios.

“Con la expresión “economía colaborativa” se hace referencia a los nuevos sistemas de producción y consumo de bienes y servicios surgidos gracias a los avances de la tecnología de la información para intercambiar y compartir dichos bienes y/o

⁷ (Serrano, 2019)

servicios a través de plataformas digitales. Sin embargo, muchos estudios apuntan que la economía colaborativa tiene poco de este adjetivo pues tales plataformas no comparten ni la propiedad ni los beneficios con los usuarios que son quienes generan valor dentro de ellas.”⁸

A finales del siglo XX llegó el boom tecnológico de las conocidas como “punto.com”, sin embargo la crisis económica posterior dio paso a un nuevo uso de la web donde se prioriza el contenido creado directamente por usuarios (puede ser con intenciones económicas o por reputación, incluso simplemente puede tener una intención de ayudar al resto de usuarios); además se utiliza el poder del gran número de usuarios que tiene, facilitando un mejor contenido y servicio; se emplea una cantidad desorbitante de datos que los propios usuarios ven ofreciendo a la plataforma a través del diseño de la web, creado para facilitar ese traspaso de datos, y partiendo de un código abierto para que los usuarios se impliquen en los distintos desarrollos. Éstos son los pilares de la economía colaborativa.

Además de los factores tecnológicos, económicos y sociales mencionados en este trabajo para entender el crecimiento de las empresas con vehículos de transporte con conductor (VTC), la economía colaborativa cuenta con un factor muy importante para explicar su nacimiento: la pérdida de confianza en las instituciones. Debido a la información que hemos tenido durante la crisis respecto a las estafas, desfalcos, corrupción de las instituciones, hemos entrado en una era donde hay más confianza en el individuo que en las instituciones o autoridades, y por ello la confianza del individuo ahora se deposita en otro individuo, en un igual y no en la élite o en expertos.

La economía colaborativa (“Sharing Economy”) no tiene una definición clara y no existe consenso respecto a su contenido, exclusiones o ámbito.

⁸ ALFONSO, R. (2016): “Economía colaborativa: un nuevo mercado para la economía social”, *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 88, 231-258.

La Comisión Europea en 2016 especificó que la economía colaborativa eran “modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares. La economía colaborativa implica a tres categorías de agentes: prestadores de servicios que comparten activos, recursos, tiempo y/o competencias (pueden ser particulares que ofrecen servicios de manera ocasional o prestadores de servicios que actúen a título profesional); usuarios de dichos servicios; e intermediarios que, a través de una plataforma en línea, conectan a los prestadores con los usuarios y facilitan las transacciones entre ellos. Por lo general, las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro”.

Sin embargo, aún no está claro el concepto y por ello Uber y Cabify son empresas consideradas por muchos académicos como promotoras de la economía colaborativa. Para otros autores, la base de la economía colaborativa es que permite la compartición de gastos o bienes entre personas, generalmente a cambio de una cuantía económica, y por ello no creen que estas empresas sean parte de la economía colaborativa, sino simples empresas que ofrecen servicios, ya que nos hay un reparto de los gastos en ningún momento.

Como decía el filósofo y economista liberal estadounidense, Henry Hazlitt, tenemos que ver más allá e imaginar un futuro donde cada conductor tenga diversas plataformas para trabajar, donde exista una total libre competencia y donde lo particulares puedan compartir vehículo con el consiguiente ahorro económico y disminución de polución y de atascos en las ciudades.”⁹

Respecto al funcionamiento de las aplicaciones móviles de Uber y Didi, considero pertinente señalar que se caracterizan por el hecho de que cualquier persona que tenga acceso a internet y a un dispositivo con tecnología inteligente, puede convertirse en un usuario de estas plataformas digitales y acceder a la prestación de sus

⁹ (SERRANO, 2019)

servicios, una vez que ha descargado la correspondiente aplicación móvil, puede acceder a una de las plataformas de viaje. En un principio para el usuario todo son facilidades, otorgadas por las plataformas, incentivando al usuario a realizar su primer traslado por medio de las aplicaciones móviles, teniendo un servicio de desplazamiento a bajo costo, inmediato y eficaz.

Por otro lado, al centrarnos en otra de las partes involucradas en el trinomio de funcionamiento de las plataformas digitales, para ser un socio conductor de Uber y Didi en la ciudad de Toluca de Lerdo, Estado de México, el proceso resulta bastante ágil. Pues después de contar con acceso a internet y a un dispositivo inteligente, como primer paso a través del sitio o página de internet oficial de las plataformas digitales o de sus aplicaciones móviles oficiales de los servicios de Uber y Didi, el interesado se debe registrar con sus datos generales, como son: su nombre o nombres, apellidos, correo electrónico, número de teléfono, generar una contraseña y señalar la ciudad donde desea registrarse, entre otros datos personales.

Desde los años 2013¹⁰ y 2018¹¹ en los cuales las plataformas digitales Uber y Didi comenzaron a operar respectivamente en México, existe un vacío en cuanto a la seguridad jurídica de las personas que se desempeñan como “Socios conductores” en las aplicaciones que forman parte de la figura señalada anteriormente conformada para su funcionamiento: plataforma, conductor y usuario, ya que no existe legislación en cuanto a este tema en el ámbito local, ni en el código Administrativo del Estado de México, lo cual deja en estado de inseguridad jurídica a los operadores por falta de regulación en ese sentido. La actuación de las plataformas digitales basada en un acuerdo de voluntades ordinario y con el establecimiento de un contrato entre las partes, con la ayuda de herramientas tecnológicas, resulta insuficiente para expresar de manera clara y precisa la seguridad jurídica de los conductores, por lo que su actuación se realiza de forma irregular y el ejercicio de sus actividades excede y vulnera a los socios conductores de sus aplicaciones dado que en ningún momento fundan su actuación en reglamentos, leyes o Constitución, lo cual están obligados a respetar, violentando en este sentido el principio de Seguridad Jurídica y que toda persona tiene derecho de exigir su cumplimiento.

¹⁰ (México, Uber celebra 8 años de generar oportunidades a través del movimiento y la tecnología en México, 2021)

¹¹ (Jiménez, 2019)

Esto muestra el impacto de la tecnología en la sociedad y lo rebasado que se puede llegar a encontrarse una de las características principales del Derecho: el dinamismo, las nuevas figuras y formas de vinculación existentes en la realidad social que involucran tecnología, modifica de manera directa la visión de los esquemas tradicionales incluso relaciones jurídico-laborales, por lo tanto, en el advenimiento de la era digital, la existencia de legislación aplicable a este fenómeno social, es apremiante.

Por las razones anteriores, considero que es muy importante señalar los vacíos legales, así como la vulneración a los principios jurídicos y la afectación que se genera por la falta de legislación y confirmar los beneficios que otorgan las plataformas digitales y sus aplicaciones móviles a los consumidores, ya que actualmente éstas aplicaciones se encuentran disponibles para una gran parte de la sociedad, que tenga acceso a internet y a un dispositivo inteligente.

Lo que nos lleva a la pregunta:

¿Se vulnera el principio de seguridad jurídica de los socios conductores de las plataformas digitales en el Estado de México?

Capítulo 1

“La movilidad en el Estado de México”

Movilidad

Con el objetivo de poder analizar propiamente la problemática anteriormente señalada, es necesario mencionar los principales elementos de esta, entre los cuales encontramos al concepto de movilidad, que es la piedra fundamental del tema, ya que, desde los orígenes de nuestra especie, es una necesidad trasladarse de un lugar a otro. Esta necesidad continúa hasta nuestros días, solo cambiando en el transcurso del tiempo el motivo. En mi opinión, en un inicio se recurría a la movilidad por supervivencia, posteriormente, con el asentamiento de las civilizaciones, pudo recurrirse a la movilidad por la fuerza, a causa de conflictos bélicos entre asentamientos humanos, y en la actualidad, aunque siguen existiendo los problemas anteriores en diferentes regiones de nuestro planeta, considero que el principal motivo de que se ejerza la movilidad en nuestra sociedad y propiamente en la localidad, es el bienestar, teniendo como meta en los asentamientos urbanos, que son los lugares en que se centra este trabajo, buscar las , mejores opciones para trasladarse de un lugar a otro, dependiendo de los intereses particulares, como la calidad, eficiencia, seguridad, costo, comodidad etc.

Por movilidad podemos entender que “es una actividad que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún medio de transporte.”¹²

“El concepto de movilidad ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría sociolaboral) más amplio que el término transporte, el cual se limita a una relación de oferta y demanda expresada esquemáticamente, por un lado, en cantidad de infraestructuras y medios de transporte y, por el otro, en el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario, tiempo.

¹² (Megalópolis, 2018).

La movilidad urbana se expresa de una manera muy variada y diversa adquiriendo formas muy disímiles, de allí que tratar de trazar un panorama de la movilidad en naciones en desarrollo tan diferentes como Brasil en América Latina, Egipto en África o China en Asia sea una tarea compleja. Al interior de un mismo continente pueden haber grandes contrastes, por ejemplo, en el caso de África, donde en el norte los niveles de motorización son elevados, hay sistemas de transporte colectivo similares al metro en el Cairo y en Túnez, y un proyecto en fase avanzada en Argel. En cambio, en el resto del continente no hay sistemas tecnificados de transporte urbano, la motorización es muy baja y el número de desplazamientos por día y por persona es muy reducido. Inclusive dentro de un mismo país como Brasil se pueden encontrar diferencias enormes, por ejemplo, entre Curitiba y Recife. La primera desde hace casi veinte años es presentada como modelo mundial en materia de articulación del transporte con el crecimiento urbano, gracias a sistemas de movilidad colectiva, individual y alternativa mucho más parecidos a los de algunas ciudades europeas. En la segunda, a pesar de disponer de complejos sistemas de transporte colectivo con base en autobuses o ferrocarril urbano, la movilidad se asimila mucho más a otras ciudades de América Latina por su desorden, contaminación y congestión.

Las condiciones de la movilidad pueden presentar grandes diferencias en una misma ciudad. En Calcuta (India), la capital del estado indio de Bengala, a pesar de la existencia de un sistema sobre rieles del tipo metropolitano, la mayoría de la movilidad urbana se hace a pie, en precarios vehículos de tracción mecánica individual (bicicletas) y colectiva (*rickshaws*) de pedal y motor, inclusive con vehículos de tracción humana, los famosos “hombres-caballo”.

Un factor adicional que dificulta las comparaciones de los diferentes contextos de los países en desarrollo es la calidad de la información cuantitativa, heterogénea tanto por el origen de las fuentes como por su frecuencia de recopilación.

La movilidad urbana en los países en desarrollo está condicionada por un sinnúmero de factores históricos, sociales, económicos, políticos y espaciales de escala macro o micro y de orden estructural o coyuntural. Sin embargo, a pesar de las grandes diferencias en la tasa de urbanización entre continentes rurales como Asia y África en comparación con América Latina, que es predominantemente urbano, los siguientes cuatro factores resultan ser los principales condicionantes de la movilidad cotidiana:

- Crecimiento urbano acelerado
- Desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad.
- Concentración de actividades en las áreas centrales.
- Segregación socioeconómica y espacial.

El crecimiento urbano es una importante característica del siglo XX, especialmente en los países en desarrollo: de las 21 aglomeraciones más grandes del mundo, 16 están en estos países, 10 en Asia.

El crecimiento acelerado y la consolidación urbana se han realizado en períodos de tiempo muy cortos y en condiciones económicas y técnicas muy precarias. Entre 1950 y 1970 el número de ciudades de más de 2.000.000 de habitantes pasó de 15 a 36, y de albergar a 48.000.000 de habitantes, pasó a albergar a 157.000.000 de personas, es decir, desde el 7% de la población urbana total del planeta al 12%. En el año 2000, se cuentan 117 ciudades de este tamaño, que concentran a 620.000.000 de habitantes, o sea, el 25% de la población urbana total. Durante este período, estos centros urbanos se han expandido con una deficiente o inexistente planificación urbana. Inclusive cuando ésta se ha introducido, a veces por fuerza, a partir de los años cincuenta ha faltado una voluntad política para dar cumplimiento a lo planeado. Esta falta de control sobre el suelo urbano y su manejo demagógico han permitido que muchos asentamientos humanos de los países en desarrollo alcancen dimensiones gigantescas por su extensión territorial o por su densidad demográfica.”¹³

¹³ Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. *Cuadernos de la CEPAL*.

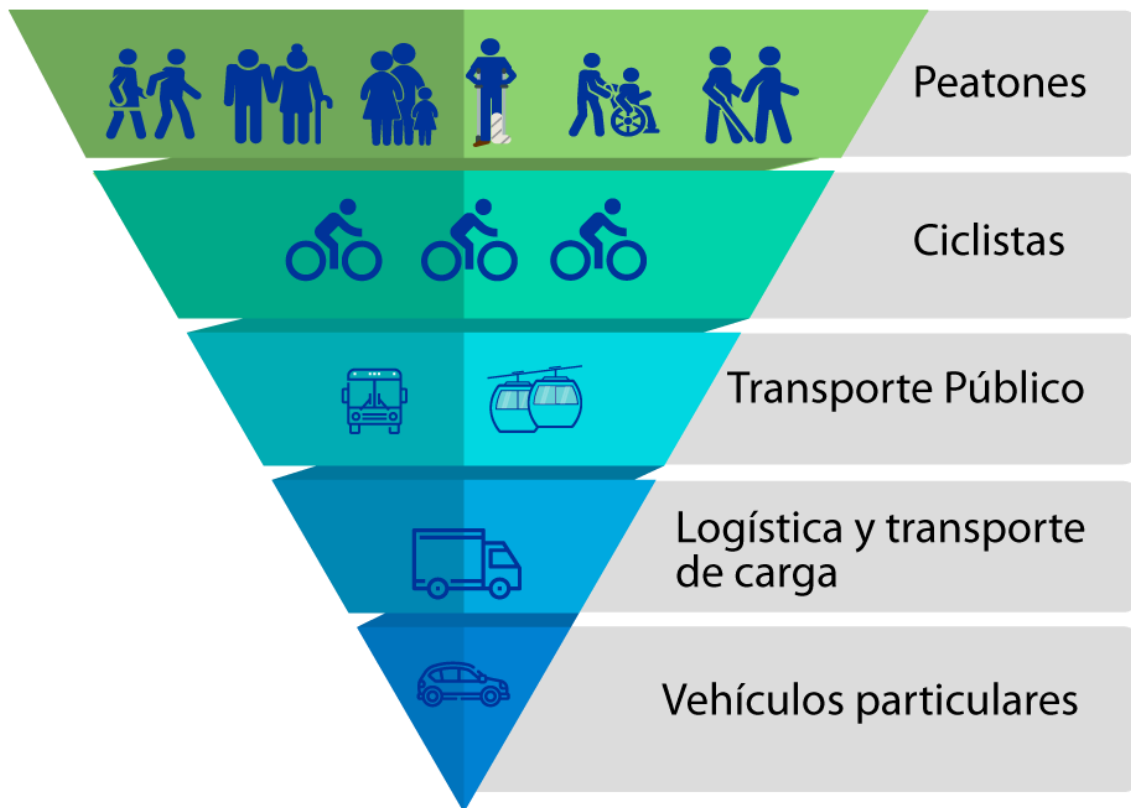
“Un segundo problema tiene relación con la forma de organización de la ciudad que raramente es el resultado de las exigencias del sistema de movilidad, y se traduce en un excesivo consumo de espacio urbano para el transporte individual en menoscabo del colectivo. Donde la planificación urbana ha favorecido la movilidad colectiva, los metros, tranvías, autobuses y ferrocarriles han contribuido a la densificación de las ciudades, por ejemplo en Europa y Japón. Por el contrario, en los lugares en que la movilidad individual ha sido prioritaria en la planificación y la acción urbana, las autopistas y los automóviles han contribuido al desarrollo de aglomeraciones difusas y poco densas, como en Estados Unidos.

En las ciudades de los países en desarrollo, el sistema de movilidad parece estar completamente desvinculado del proceso de urbanización. En efecto, en estos países, a pesar de que la mayor parte de la población utiliza el transporte colectivo y que solamente una minoría está motorizada, la forma urbana está lejos de parecerse a las ciudades que se estructuraron con base en el transporte colectivo. Se observa que el transporte desempeña papeles muy diferentes en el proceso de urbanización y existe una redefinición periódica de la relación entre el sistema de movilidad urbana y la estructura espacial, estrechamente relacionada con las complejas formas de producción del espacio público y privado, legal e ilegal, las que llegan inclusive a producir escenarios urbanos muy antagónicos al interior de la misma ciudad.”¹⁴

¹⁴ Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. *Cuadernos de la CEPAL*.

Movilidad Actual

México están en constante crecimiento y concentran grandes cantidades de población, lo que representa retos enormes para lograr la satisfacción de necesidades entre la población, siendo la movilidad urbana un punto clave para el cumplimiento de tales necesidades, por lo que se coinvierte en un tema primordial para el desarrollo del país. Sin embargo, pareciera que el tema de movilidad en México estuviera abandonado, puesto que hay cierta deficiencia en algunos espectros que involucran la movilidad, ya que, cuando se habla del tema en México, normalmente se habla de vehículos motorizados e infraestructura como carreteras y autopistas, cuando la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha propuesto todo lo contrario en la Pirámide de movilidad, herramienta que sirve de referente internacional para orientar la movilidad en el mundo, dicha pirámide propone que el peatón debiera ser en quien se piensa en primer lugar y en último el automóvil particular.¹⁵



Esquema 2

¹⁵ (Villaseca, 2020)

En nuestro país, el Censo de Población y Vivienda 2010 informó que “76.8% de las localidades tiene más de dos mil 500 habitantes, frente a 23.2% que son menores a esta cifra.²¹ Esta tendencia ha ido creciendo en las últimas décadas, por lo que de 1940 a 1990 se duplicó la cantidad de personas que vivían en comunidades mayores a esta cantidad de habitantes (35.1% y 71.3%, respectivamente). Esta situación ha creado grandes aglomeraciones como en la Ciudad de México, en la que la movilidad tiene grandes desafíos para el desplazamiento de la población.” Ejemplo de ello es que:

“Las estadísticas de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) muestran que hay 4 millones de vehículos en circulación y un total de 22 millones de traslados ocurren cada día. ¡Eso es más de un traslado por persona por día! Con pocos vehículos de pasajeros, la congestión es creada principalmente por autos con un solo ocupante. Adicionalmente, como en cualquier gran ciudad, la seguridad, la eficiencia del transporte público y la geografía irregular son retos para cualquiera.

Por su parte, el *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015* realizado por ONU Hábitat y el Senado de la República refirió que “México es un país eminentemente urbano, de cada 10 habitantes más de 7 residen en localidades mayores a 15 mil habitantes”. Además de que “la población se ha distribuido de forma desigual entre asentamientos urbanos de diferentes tamaños, reconociéndose 59 zonas metropolitanas”. Por ello, la movilidad urbana es un tema importante para el desarrollo nacional.

Debido a esta diversidad de zonas urbanas, las soluciones propuestas desde lo local son muy diferentes entre sí. En el caso de la Ciudad de México, el alto número de vehículos en circulación “ha provocado que la velocidad de desplazamiento en la ciudad en general se haya reducido drásticamente, en efectos concéntricos, hasta llegar a los 15 km. por hora en promedio, sin considerar que en horario pico la velocidad disminuye hasta en 6 km. por hora”; por lo que las principales vías primarias de la ciudad han tenido una gran saturación, lo que a su vez significa efectos a la salud, mayor consumo de combustible y emisiones contaminantes.”¹⁶

¹⁶ Aguirre Quezada, J. P. (2017). Movilidad urbana en México.

En el Estado de México, actualmente existen diversas formas en las que la población se puede desplazar, desde el transporte público, en zonas colindantes con la Ciudad de México con Metro y Metrobús, con rutas de autobuses, transporte privado de taxi concesionado y las recientes figuras tecnológicas de transporte a través de aplicaciones móviles con un particular, sin descartar la opción de la población a trasladarse con las opciones de movilidad sustentable, que es la “Política o modelo de movilidad que fomenta el uso de medios de locomoción de bajo coste social, ambiental y energético”,¹⁷ como el uso de bicicletas o medios de transporte que no generen emisiones.

Dentro de nuestra Entidad Federativa, existe un amplio marco jurídico en cuanto a la movilidad se refiere. “La Ley de movilidad del Estado de México menciona que 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. Procurando siempre mantener los principios de:

“Igualdad

Fomentar que la movilidad se encuentre al alcance de todas las personas que se desplazan por motivo laboral, de estudio, comercio, servicios, recreación y cultura en territorio mexiquense, con especial énfasis a grupos en condición de vulnerabilidad.

Jerarquía

Es la prioridad que se otorga para la utilización del espacio vial, de acuerdo al siguiente orden:

1. a) Peatones, en especial a personas con discapacidad.
2. b) Ciclistas.
3. c) Usuarios del servicio.
4. d) Transporte de carga.
5. e) Modos individuales públicos.

¹⁷ Diccionario Panhispánico del español jurídico

6. **f)** Motociclista.
7. **g)** Otros modos particulares.

Sustentabilidad

Encaminar las acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, analizando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer las necesidades de las generaciones futuras.

Seguridad

Proteger la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones a sus bienes.

Congruencia

Orientar el marco regulatorio, el diseño institucional, la política pública y los mecanismos y fuentes de financiamiento, a fin de establecer las estrategias para fomentar el derecho humano de la movilidad en el Estado.

Coordinación

Sumar y coordinar esfuerzos a nivel interinstitucional con los sectores social, público y privado en el Estado, con la participación de los distintos niveles de gobierno a fin de procurar el derecho a la movilidad.

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.

Legalidad

Regular la planeación, diseño, operación, construcción y explotación de servicios y provisión de infraestructura, en un marco de legalidad que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad.

Exigibilidad

Proporcionar al ciudadano los medios eficientes que le permitan exigir el ejercicio de su derecho a la movilidad en un marco de legalidad y rendición de cuentas, conforme a la distribución de competencias derivadas de esta Ley.

Accesibilidad

Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil desplazamiento por parte de toda la población.

Dentro del Estado de México existen autoridades competentes en el ámbito de movilidad, las cuales son:

- El Gobernador del Estado
- La Secretaría.
- Secretaría de Comunicaciones.
- Secretaría de Obra Pública.
- La Secretaría de Finanzas.
- La Secretaría de Seguridad.
- Los municipios.

Existientambién las Autoridades coadyuvantes, que son las dependencias del Poder Ejecutivo y sus organismos auxiliares que están obligados a coordinarse con las autoridades en materia de movilidad para el cumplimiento del objeto de la Ley.”¹⁸

¹⁸ Ley de Movilidad del Estado de México

“La Secretaría de movilidad es la dependencia encargada de planear, formular, dirigir, coordinar, gestionar, evaluar, ejecutar y supervisar las políticas, programas, proyectos y estudios para el desarrollo del sistema integral de movilidad, incluyendo el servicio público de transporte de jurisdicción estatal y de sus servicios conexos.

Además de fomentar mecanismos para garantizar el derecho humano a la movilidad, a través de una política gubernamental que facilite y propicie el acceso a todas las posibilidades de movimiento de las personas en el Estado en condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad, favoreciendo el mejor desplazamiento de personas y bienes, para contribuir al desarrollo de la Entidad.”¹⁹

¹⁹ (Movilidad, 2014).

Servicios de movilidad

Actualmente es cada vez más frecuente escuchar el término “movilidad” o “movilidad urbana” donde anteriormente se refería al transporte, ya sea público o privado.

“Al referirnos específicamente a la "movilidad urbana", ésta está referida a los distintos desplazamiento que se generan dentro de la ciudad a través de las redes de conexión locales, lo cual exige el máximo uso de los distintos tipos de transporte colectivo, que no sólo incluyen el sistema público de buses y metro sino también taxis, colectivos, transfers, etc., los que tienen vital trascendencia en la calidad de vida, movilidad y uso del espacio público.

La inclusión del concepto de "movilidad urbana" y la respuesta eficiente a ella, ha significado un importante crecimiento económico en diversas ciudades que han sabido visualizar sus ventajas.”

20

Esto, nos lleva a analizar los elementos de las capacidades, necesidades y herramientas propias de la población para poder moverse o trasladarse de un lugar a otro. Desde la perspectiva anterior, el concepto de movilidad incluye diversos elementos que constituyen el dinamismo constante que existe con la implementación de las herramientas tecnológicas a las problemáticas generadas por las necesidades de la población, que tiene como consecuencia la discrepancia entre la realidad social y el marco jurídico.

“El derecho a la movilidad implica una reflexión en términos ontológicos y teleológicos, está vinculado con lo correcto, lo justo, lo legítimo, con la aproximación a la igualdad real, con productividad, rendimiento económico, integración territorial, espacio público y medio ambiente.

²⁰ Jans, M. (2017). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados. *AUS [Arquitectura/Urbanismo/Sustentabilidad]*, (6), 6-11.

Este derecho permite que las personas alcancen por medio de los desplazamientos diversos fines y en consecuencia a través del movimiento agregar valor a la vida en simple satisfacción personal o utilidad económica. Hay quienes creen que el derecho a la movilidad está vinculado a tener un vehículo motorizado, como el automóvil y para los menos pudientes una motocicleta, lo cual está lejos del escenario ideal que supone la provisión y utilización de sistemas de transporte colectivo y masivo de buena calidad, en condiciones de seguridad y más amigables con el medio ambiente, es decir avanzar hacia lo que algunos han denominado la pacificación del tráfico.”²¹

En el mundo, los sistemas de transporte público son sinónimo de calidad de vida y de productividad de una ciudad, el transporte hace parte del diario de vivir de cada individuo, es sinónimo de movimiento. El transporte, ya sea público o privado, ha sido la clave del desarrollo de muchas ciudades. Desde la creación del primer sistemas de buses en la segunda mitad del siglo XVII en Francia el cual usaba tracción animal y transportaba personas por toda París, hasta hoy, en pleno siglo XXI en donde se inaugura el “tren más rápido del mundo” en China, el cual puede alcanzar la increíble velocidad de 500 km/h e impulsado con tecnología electro magnética para evitar la fricción, han existido pensamientos enfocados a la optimización y la mejora continua en el transporte de pasajeros de forma pública, buscando la relación beneficio/costo más benéfica tanto para el prestador, como para el usuario.²²

En cuanto a la prestación de los servicios de movilidad, existen dos opciones mediante las cuales estos servicios se ofrecen a la población, mismas que son necesarias analizar detalladamente para poder identificar sus diferencias y concordancias, así como su importancia para la satisfacción de la necesidad de traslado de la sociedad y la participación de los sujetos involucrados:

²¹ Duque, F. B. (2007). Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá DC. *Prolegómenos*, 10(20), 169-181.

²² (Sierra)

Servicio público de movilidad

“Para poder identificar y posteriormente diferenciar entre los tipos de servicios de movilidad, es necesario observar sus características particulares. En cuanto al servicio público de movilidad, 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.”²³

En este tipo de servicio, interviene principalmente el Estado en su carácter de autoridad responsable que busca garantizar el bienestar de su población con la prestación de estos servicios, estas acciones gubernamentales, son un acuerdo entre el Estado, que ejerce el poder mediante los órganos gubernamentales competentes y los sectores responsables de la “prestación del servicio.”

En cuanto al Estado de México, la institución encargada de la regulación del servicio público de transporte es la secretaría de movilidad y la legislación aplicable, es La Ley de Movilidad del Estado de México, menciona “que existen principios que regirán la prestación del Servicio de Transporte Público, los cuales son:

Continuidad.

El Servicio no puede ser interrumpido ni suspendido. Las autoridades en materia de movilidad están obligadas a sancionar todo acto que tenga como consecuencia la suspensión o interrupción de dicho servicio.

²³ Real Academia Española, Diccionario de la Lengua Española, Madrid, España

Regularidad.

El Servicio debe ser prestado en forma tal que en todo momento se garantice el ejercicio del derecho a la movilidad en el Estado. Para ello, deberá sujetarse en todo momento a las disposiciones de esta Ley, al Programa, a los programas regionales, sectoriales o especiales que resulten aplicables.²⁴

Igualdad.

El Servicio deberá ser prestado a todas las personas que cumplan con las condiciones para el uso del servicio de que se trate, sin hacer distinción alguna entre los usuarios de dicho servicio, ya sea por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar el derecho de cualquier persona a la movilidad.

Integración del Servicio.

Se debe procurar los diversos modos que integran el Servicio mediante la implementación de sistemas de transporte eficientes y potenciando la intermodalidad y conectividad entre los mismos, física y tarifariamente.

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.²⁵

Estos principios marcan el eje rector del Estado en busca del cumplimiento y satisfacción de las necesidades de la población relacionadas a la movilidad y al servicio público de transporte,

²⁴ Ley de movilidad del Estado de México

²⁵ Ley de movilidad del Estado de México

teniendo como objetivo garantizar la eficiencia en el proceso, tal como lo marca el Artículo 33 de la Ley de Movilidad del Estado de México:

“Eficiencia en la prestación del Servicio de Transporte Público.

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.”

En cuanto a la prestación de este servicio , la “Ley de Movilidad del Estado de México” clasifica diversas figuras por medio de las cuales los usuarios pueden acceder al servicio de movilidad, en el artículo 34.

“Artículo 34.

Clasificación del Servicio de Transporte Público.

El Servicio se clasifica en:

I. De pasajeros:

a) Masivo o de alta capacidad

se presta en vías específicas con rodamiento especializado o en vías confinadas, con equipo vehicular con capacidad de transportación de más de cien personas a la vez, con vehículos especiales, cuyo control y operación se realiza mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad.

b) Colectivo de mediana capacidad

se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad media que pueden transportar más de veinticinco y hasta cien personas a la vez, pudiendo ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad.

c) Colectivo de baja capacidad

se presta en rutas determinadas con vehículos de capacidad baja que pueden transportar hasta veinticinco personas a la vez, pudiendo ser operado en carriles confinados con estaciones de ascenso y descenso determinadas y mediante el uso de tecnologías, aplicando el principio de accesibilidad.

d) Individual

se presta en vehículos tipo sedán con cinco puertas, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo, ni de mensajería o paquetería.

e) Individual asociado a plataformas centralizadas electrónicas, sitios virtuales y/o aplicaciones móviles

se presta en vehículos, con capacidad máxima de cinco personas, denominados taxis, que no pueden realizar servicio colectivo ni de mensajería o paquetería, operados a través de plataformas electrónicas, sitios virtuales, aplicaciones móviles o cualquier medio electrónico de solicitud de servicio o prepago electrónico. Incluyendo vehículos eléctricos.

f) Ecotaxi

se presta a través de vehículos no motorizado, que cumplan con las características físicas y de operación que establezca la norma técnica correspondiente. Quedando estrictamente prohibido desarrollarlo con adecuaciones no previstas expresamente en la legislación aplicable.

II. De carga:

a) General

se presta transportando mercancías o materiales no peligrosos.

b) De arrastre y salvamento

III. Mixto

se presta transportando a la vez personas y carga no peligrosa.

IV. Especializado

se presta para satisfacer servicios de transporte de personal, escolares o de turismo.

V. Ferroviario

se presta con trenes.

VI. Funicular o teleférico

canastillas movidas por cables.

VII. Mensajería y paquetería

se presta transportando sobres o paquetes cuyo peso no exceda de treinta kilogramos.²⁶

²⁶ Ley de Movilidad del Estado de México-Art. 34

Servicio privado de Movilidad

Como se mencionaba anteriormente, estos términos provienen de las palabras latinas “servitium” que se entiende como la acción y efecto de servir y “privātus” que significa “que no es de propiedad pública o estatal, sino que pertenece a particulares.”

“Las externalidades negativas derivadas del uso masivo del transporte privado han sido ampliamente estudiadas y verificadas por un colectivo extenso de científicos, desde una perspectiva ambiental y social. Sin embargo, el uso de los automóviles es una práctica ampliamente aceptada e incluso reivindicada por un gran número de ciudadanos. Este dilema requiere de un análisis de las razones de estos usos y de las percepciones que tienen sus usuarios.

Sin embargo, muchos ciudadanos identifican el uso de transporte privado como un beneficio directo en su calidad de vida (Hiscock et al., 2002) y declaran que la utilización del automóvil es una opción particular que les incrementa sus expectativas laborales y les puede aumentar sus niveles de educación y ocio. Unas percepciones individuales que entran en contradicción con la evidencia irrefutable de las externalidades negativas descritas.”²⁷

El uso del automóvil particular se ha incrementado de manera exponencial en las últimas décadas, puesto que, los usuarios optan por utilizar este tipo de transporte que les ofrece mayor eficiencia y seguridad frente a las alternativas de transporte público existentes, además, el ritmo de vida tan acelerado que se presenta en las grandes ciudades ha propiciado que el uso del automóvil sea casi indispensable, aún cuando las distancias recorrer sean mínimas, sin embargo, la infraestructura peatonal y de transporte público obliga al usuario a moverse por este medio.

Pero el creciente uso del vehículo particular también ha originado gran número de problemas, tales como contaminación atmosférica por emisión de gases contaminantes como dióxido de carbono, dióxido de azufre y dióxido de nitrógeno, gases de efecto invernadero que además originan la lluvia ácida. Otro gran problema ha sido la cantidad de congestionamientos

²⁷ (MIRALLES-GUASCH, 2012)

vehiculares, los cuales aumentan los tiempos de traslado, generan mayor contaminación, estrés y pueden incluso ocasionar accidentes viales.

Según datos del INEGI recabados hasta 2019, en México circulan 44.92 millones de vehículos automotores, entre automóviles y camiones de carga, esta cantidad de vehículos es un tanto baja comparada con otros países en donde el uso de el vehículo privado es mucho mayor, pero llama la atención que la mayor cantidad de estos vehículos se concentra en las principales ciudades del país.

“Los diez estados con mayor parque por orden son CDMX (17.09 por ciento), seguido de Nuevo León (7.63 por ciento), Jalisco (6.93 por ciento), Estado de México (6.57 por ciento), Tamaulipas (4.14 por ciento), Coahuila (3.68 por ciento), Puebla (3.63 por ciento), Chihuahua (3.55 por ciento), Michoacán (3.12 por ciento) y Veracruz (3.01 por ciento). El 40.66 por ciento restante del parque lo representan las entidades faltantes.” (Datos del parque vehicular en México, 2020)

En este caso, la Ciudad de México, Jalisco, Nuevo León y el Estado de México, entidades donde se encuentran las metrópolis más grandes del país, vuelven a ser protagonistas de datos sumamente importantes, pero no sólo eso, sino que en el caso de la Ciudad de México es alarmante que sea la entidad con mayor cantidad de vehículos al mismo tiempo que es una de las entidades con menor territorio, y si se suma la cantidad de vehículos de la zona metropolitana el resultado es aún mayor. Todo ello se ve reflejado en la impresionante cantidad de agentes contaminantes presentes en la zona centro del país.

Ahora que se sabe cual es la distribución del uso del vehículo particular en el país, hay que destacar cuales son las implicaciones y consecuencias que tiene su uso²⁸

²⁸ (Marin, 2020)

Capítulo II

Antecedentes de las plataformas digitales

Conocer el origen de las plataformas digitales, nos permite comprender el gran impacto que han tenido en diversos países alrededor del mundo, sin que les represente mayor conflicto los elementos de cada país y cada región o provincia en particular en la que comienzan a operar. Recordando lo “complicado” que solía ser trasladarse antes de que existieran las plataformas digitales, “Bastaba con pararte en la avenida más cercana y esperar hasta que llegara un taxi vacío para pedir el servicio.

Suena nada complicado; sin embargo, los problemas venían después cuando había que calcular el monto a pagar con taxímetro o sin él. Y no hablemos de la inseguridad que uno podía sentir al no saber con quién ibas en el auto. Se trataba de problemas comunes, pero que con el auge tecnológico fueron resueltos gracias a las ideas innovadoras de los precursores de las plataformas digitales enfocadas al transporte.

Travis Kalanick (nacido el 6 de agosto de 1976) es un programador y empresario estadounidense. Es cofundador de la compañía de intercambio de archivos peer-to-peer Swoosh. En 2009 fundó la compañía de transporte Uber. En 2014, entró en la lista Forbes de los 400 estadounidenses más ricos, en la posición 290, con una fortuna valorada en \$ 6.000 millones de dólares.”²⁹

“Garrett Camp (nacido el 4 de octubre de 1978), es un ingeniero y emprendedor de origen canadiense que ha colaborado en la creación de múltiples herramientas tecnológicas.”³⁰

²⁹ (Forbes, 2014)

³⁰ (Forbes, Forbes, 2021)

Creación de la plataforma digital Didi

“DiDi es una empresa de transporte china, su sede se encuentra en Pekín y lo que hace es que proporciona taxis de alquiler o coches autorizados para transportar personas de un punto a otro, a través de una aplicación para smartphones, vía móvil o aplicaciones multimedia. La empresa busca resolver los problemas de movilidad, transporte y de empleo a través de la experiencia de los mismos usuarios, además, continuamente actualiza la verificación de sus dispositivos de seguridad para que tanto los usuarios como los conductores tengan una buena experiencia.

El creador de DiDi es Cheng Wei quien luego de trabajar durante muchos años en la división de pagos móviles de Alipay y Alibaba decidió crear su propia compañía de viajes. En 2012 crea DiDi que tiene un concepto bastante similar a lo que es Uber y el resto de alternativas.

En dicha época Uber dominaba el mercado chino y posiblemente Wei no tenía idea de lo que lograría con DiDi. Un proyecto ambicioso, pero con un camino por recorrer para nada sencillo.

La compañía es una fusión de dos empresas rivales, Didi Dache y Kuaidi Dache que son respaldadas por dos empresas gigantes de internet en China, Tencent y Alibaba. DiDi está operando en diferentes partes del mundo como Brasil, Australia y en el 2018 se propuso llegar a México, poniendo un modelo de prueba inicial en Toluca para después expandirse por otras ciudades importantes del país como Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara.

La cobertura de DiDi en México ahora abarca ciudades como Tijuana, Mexicali, Toluca, Guadalajara, Mérida, Monterrey, Ciudad de México y Chihuahua. Expande la zona de cobertura en 16 alcaldías del área metropolitana, 59 municipios del estado de México y un municipio del estado de Hidalgo. Los precios de DiDi son más baratos que los de su competencia y adicional le ofrece a sus conductores una tasa del 20% mientras que la competencia tiene el 25% de tasa. Le ofrece bonos a sus conductores por reclutar otros

conductores o atraer más usuarios, esto con el fin de obtener más cobertura en el mercado. Además es la compañía de transporte que ha acumulado \$19,000 millones de dólares de financiación lo que la convierte en la start up que más dinero en ha recolectado en la historia, y está valorada en \$56,000 millones de dólares.

DiDi promete que sus tarifas son más bajas que la competencia. También cabe recalcar que la aplicación solo cuenta con la modalidad de DiDi express que vendría siendo la competencia de UberX. La aplicación cuenta con la opción de “Kit de herramientas de seguridad” lo cual, le permite a sus usuarios compartir la ruta de su viaje hasta con cinco personas, además, cuenta con un botón de seguridad por si el usuario o conductor se siente en peligro.

El pasajero y el conductor tienen seguro en caso de sufrir algún accidente durante su viaje y el mapa de la aplicación le avisará al conductor las zonas de riesgo y una verificación sobre la cuenta del pasajero. También cuenta con soporte y atención las 24 horas del día para solucionar cualquier duda o petición. La plataforma cuenta con métodos de pago como tarjeta de crédito y débito Master Card. En algunas ciudades cuentan con pago en efectivo. Por el momento la plataforma no acepta ninguna tarjeta American Express. Las tarifas se calculan con base en la distancia recorrida, el tiempo que dura el viaje y una tarifa de solicitud, sin embargo, cabe recalcar que la tarifa final puede cambiar de acuerdo a diversos aspectos. También cuenta con tarifas dinámicas (esto sucede cuando hay demasiada demanda de autos en un lugar). Podrás saber si tu viaje está teniendo una tarifa dinámica en el desglose del precio, solo tienes que dar clic en el precio aproximado y te aparecerá antes de confirmar la solicitud del viaje.”³¹

³¹ (transportamex, 2019)

Creación de la Plataforma Digital Uber

“El comienzo de Uber se dio allá por 2008. Era una tarde fría y nevada en la ciudad de París, Francia, cuando Travis Kalanick y Garrett Camp, decidieron salir a conseguir un transporte para trasladarse.

Los minutos pasaban y los problemas para conseguir algún medio de transporte iban aumentando. El problema se agravó cuando Travis y Garret día no pudieron conseguir siquiera un simple taxi que los llevara a su destino.

Fue entonces cuando a ambos jóvenes se les ocurrió una idea: presionar un sólo botón para conseguir transporte. Fue así que bajo esa simple idea fundaron en 2009 Uber, pero bajo el nombre de UberCab. La primera versión de la app, que actualmente es conocida como el prototipo o una versión beta, fue desarrollada por Garrett Camp, Oscar Salazar y Conrad Whelan. Originalmente la empresa se había creado como una app para pedir autos premium en algunas áreas de San Francisco, Estados Unidos. Claro que esto hacía que el servicio se volviera costoso.

A pesar del precio, la pequeña compañía comenzó a generar suficientes ingresos hasta que en 2011, sólo tres años después de su fundación, se tomó la decisión de cambiar el nombre a sólo Uber.

Todo iba bien. El 2011 se convirtió en un año positivo pues significó la consolidación de la empresa en todo San Francisco, esto a pesar de ser un servicio más costoso al taxi común. Ese mismo año la compañía alcanzó un valor de 60 millones de dólares luego de varias inversiones de personas interesadas en el proyecto. También se logra la internacionalización con su incursión en Francia, todo gracias a una una inversión de Jeff Bezos (fundador de Amazon).

El 2011 también significó para Uber su salida de San Francisco para llegar a una de sus ciudades más lucrativas, Nueva York. Ya con una empresa sólida, Uber decide sacar en julio de 2012 su innovador servicio Uber X, un proyecto de transporte a bajo costo que permitía a las personas conducir bajo el nombre de la empresa con su propio auto.

Fue con la llegada de Uber X que comenzó el éxito. En 2013 la compañía inauguró sus servicios en India y algunas ciudades de África, logrando así una presencia en 35 ciudades alrededor del mundo. Ese mismo año, se recibió una inversión de 258 millones de dólares por parte de Google Ventures, hecho que ayudó a que Uber cerrara el año con un valor de 3 mil 760 millones de dólares.”³²

Se convirtió en una plataforma global que impulsa las ganancias flexibles y el movimiento de personas y objetos de formas cada vez más amplias. Pasaron de crear una conexión para viajes en 4 y 2 ruedas a través de vehículos pequeños a entregas de carga con vehículos de 18 ruedas. De comidas para llevar, productos básicos, medicamentos con prescripción médica a casi cualquier cosa que los usuarios necesiten en cualquier momento. También se pueden generar ganancias a través de la aplicación móvil. La seguridad es una prioridad de todos los días, con verificación de antecedentes de los socios de la App y verificación en tiempo real. En Uber, la reinención es una búsqueda constante, nunca termina ni se detiene.

“Somos una empresa de tecnología que une el mundo físico y digital para que todos puedan llegar a cualquier lugar con solo tocar un botón. Porque creemos en un mundo donde la movilidad debe ser accesible. Para que puedas moverte y generar ganancias con seguridad. De una manera que sea sostenible para nuestro planeta. E independientemente de tu género, origen, habilidades u orientación sexual, defendemos tu derecho a moverte y generar ganancias libremente y sin miedo. Aunque nos hemos equivocado, no le tenemos miedo al fracaso, ya que nos hace ser mejores, más sabios y más fuertes. Y nos compromete aún más a hacer lo correcto para nuestros clientes, las comunidades y ciudades locales, y nuestro grupo increíblemente diverso de socios internacionales.

Somos Uber. Los emprendedores. Nada nos detiene en nuestra misión de ayudar a las personas a ir a cualquier parte y a conseguir lo que quieren, y a generar ganancias a su manera. Movilizamos al mundo, eso es lo que mejor hacemos. Es nuestra esencia. Corre por nuestras venas. Es lo que nos saca de la cama cada mañana. Nos motiva a reinventar constantemente la forma de

³² (Mx, 2021)

movilizarnos mejor. Para ti. Por todos los lugares a los que quieres ir. Por todas las cosas que quieres conseguir. Por todas las formas en las que quieres generar ganancias. En todo el mundo. En tiempo real. A la increíble velocidad del presente.”³³

“Todo iba de maravilla en la empresa de Travis y Garrett, pero la suerte cambió a partir del segundo semestre de 2015, comenzando con una de las protestas más violentas contra la compañía a finales

de junio en Francia, en la que taxistas y otros que apoyaban su causa bloquearon calles, quemaron objetos y atacaron a supuestos conductores de Uber.

La mala racha continuó cuando su competidor más fuerte en China, Didi Chuxing, logró doblar su valor y alcance de Uber. Este conflicto terminaría en julio de 2016 cuando la compañía Didi, logró las 400 ciudades en el país asiático, mientras que Uber apenas llegaba a las 100, por lo que finalmente Uber llegó a un acuerdo con Didi y cedió el mercado.

Un año después, en mayo de 2016 Uber y Lyft (la mayor competidora en Estados Unidos), recibieron un duro golpe al ser expulsados de la ciudad de Austin, Texas, luego de que se aprobara una medida contra ambas empresas como consecuencia de las protestas y votos de una gran parte de los ciudadanos.

Dos meses más tarde, Uber también fue expulsada de Hungría luego de que una legislación gubernamental hiciera imposible para la compañía continuar con sus servicios. Por si todo esto fuera poco, Uber cerró 2016 con una pérdida de dos mil ochocientos millones de dólares.

A pesar de los golpes, Uber supo mantenerse como la mayor empresa de transporte tecnológico y en pleno 2019 comenzará a vender acciones en la bolsa de valores de Nueva York con miras a los US\$100 mil millones de dólares, en la que sería una de las mayores ofertas iniciales en la historia del NYSE.

³³ (Uber, Uber, 2022)

El financiamiento, un aliado importante de Uber

En sus 12 años de historia, Uber ha logrado posicionarse como una marca multimillonaria a nivel mundial. Pero esto no lo ha logrado sólo con ahorros. A lo largo de su historia Uber ha recibido importantes financiamientos de parte de empresas y personas que han creído en la marca. El primer préstamo se dió en 2010 cuando la compañía recibió un millón 250 mil dólares en financiamiento, tan sólo un año después de haber sido fundada. En 2012, la cifra se multiplicaría increíblemente, superando los 44 millones de dólares.”³⁴

“Para 2013 la compañía recibió un financiamiento de 258 millones de Google Ventures. Un año más tarde recibiría financiamiento (de monto desconocido) de la compañía Baidu, la marca de cartografía número uno en China, y Uber comenzaría a usar sus aplicaciones en el territorio chino como parte del trato.

En junio de 2016 Uber recibió el que ha sido, hasta ahora, su mayor financiamiento por parte de la Inversión Pública de Arabia Saudita, por un monto de 3 mil 500 millones de dólares. En total, se estima que Uber ha recibido un financiamiento de 12 mil millones de dólares a lo largo de sus años de existencia. Pero lejos de verse como una deuda ‘impagable’, la empresa supo capitalizar cada centavo para crecer al máximo y hacer que hoy en día sea considerada una de las empresas más exitosas del Siglo XXI.”³⁵

En mi opinión, ambas plataformas persiguen el mismo objetivo, ocupar la mayor parte del mercado en cuanto a movilidad y transporte urbano se refiere, dejando en el olvido a un gremio de taxistas o transportistas que mediante este oficio, eran los encargados de uno de los pilares fundamentales de la movilización urbana, junto con los autos particulares y el transporte público.

Difícilmente podemos encontrar organizaciones o asociaciones de taxistas, la gran mayoría, trabaja por su cuenta, realizando sus tramites de manera personal y particular con las autoridades correspondientes, velando siempre por sus intereses, en cuanto a los taxistas “independientes” o

³⁴ (Mx, 2021)

³⁵ (Mx, 2021)

popularmente conocidos como “libres” y las pocas organizaciones o asociaciones existentes, tuvieron el mismo problema, al no contar con una actualización o modernización tecnológica, para poder subsanar sus deficiencias, las plataformas tecnológicas desde su creación observaron los problemas de seguridad, eficiencia, calidad, etc.

Ambas plataformas tuvieron un impacto masivo debido a que estas deficiencias eran el factor común cuando se hablaba del transporte o movilidad por medio de taxi, sin importar el lugar del mundo en el que estuviéramos, en todos los lugares presentan circunstancias similares.

Calidad, eficiencia y eficacia

Estos tres conceptos son el eje rector y las bases que las plataformas digitales buscan aplicar en su servicio, acompañado de la otra parte del esquema de funcionamiento, que son los socios conductores, para lograr la captación de los usuarios y su permanencia en el uso de las plataformas digitales para transportarse.

Por calidad, podemos entender la propiedad o conjunto de propiedades inherentes a algo, que permiten juzgar su valor.³⁶ Esta característica la podemos encontrar expresada en diferentes escenarios, como trabajar para otros para lograr satisfacer las necesidades de los clientes y/o usuarios que contraten los servicios, aplicando los principios de ayudar, atender, aconsejar, apoyar y facilitar.³⁷

“En términos administrativos, algunos conceptos que se utilizan mucho, tanto por su impacto dentro de la actividad diaria de la empresa, como por su aplicabilidad son: eficiencia, eficacia y productividad. Sergio Hernández y Rodríguez, catedrático de la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Nacional Autónoma de México, los define así:

- Eficacia: Consiste en alcanzar las metas establecidas en la empresa.
- Eficiencia: Se refiere a lograr las metas con la menor cantidad de recursos. Obsérvese que el punto clave en esta definición es ahorro o reducción de recursos al mínimo.
- Productividad: Se trata de la relación producto-insumo en un período específico con el adecuado control de la calidad. Puede expresarse con la siguiente ecuación:

$$\text{Producción} = \text{Productividad} / \text{Insumo}$$

³⁶ (RAE, 2022)

³⁷ (CALIDAD)

Hernández y Rodríguez en su libro “Introducción a la Administración”, establece que “la productividad puede medirse en relación con la totalidad de insumos empleados, o bien, con la de alguno en particular; genéricamente, los insumos se dividen en materiales, máquinas y mano de obra.”

Dentro del concepto productividad existen una serie de términos que hay que tomar en cuenta: tecnología, organización, recursos humanos, relaciones laborales, condiciones de trabajo y calidad.

Estos 3 conceptos, productividad, eficacia y eficiencia, pueden ir de la mano, pero siempre según los objetivos que persiga el negocio, ya que la productividad es la diferencia entre eficiencia y eficacia, lo que indica que, aun en una misma empresa, debemos considerar que existirán unidades con diferentes niveles de productividad.

Es claro que el sólo deseo de ser eficiente y de alta calidad, o de calidad mundial, no es suficiente para lograr esa meta, es necesario contar con una estructura adecuada y capaz de cumplir con los requerimientos, teniendo en cuenta estas 3 variables que se complementan y que forman la base para un negocio exitoso.”³⁸

³⁸ (INADEM, 2016)

Los “Socios Conductores” y usuarios, registro y funcionamiento en el Estado de México.

Para que una persona se pueda registrar como socio conductor en las plataformas digitales, tomando de referencia a las plataformas digitales con mayor impacto en nuestro país Uber y Didi, se lleva a cabo una solicitud de documentación oficial digitalizada, que respalda los datos anteriores, además de solicitar un acta informativa de no antecedentes penales, y que el interesado cuente con una licencia de manejo tipo “A” vigente y expedida por la entidad federativa a la que pertenece la ciudad en la que busca registrarse como socio conductor, ya que este tipo de licencia, en el Estado de México acredita al particular como automovilista, todo sometido a valoración de las plataformas digitales, reservándose el derecho de negar el registro. Siendo aceptada la documentación digital, se instruye al socio conductor sobre la forma de operar la aplicación móvil a través de videos e imágenes interactivas y las pautas que debe conocer para la prestación óptima del servicio.³⁹

Enseguida, se debe señalar que, entre los requisitos indispensables, el conductor debe contar con un vehículo, sin ser necesario que sea de su propiedad, o solicitar información a través de la aplicación móvil para que pueda ser enlazado con alguna persona que tenga un vehículo disponible para arrendar, pero tratándose del automóvil, es obligatorio contar con un seguro del automóvil de cobertura amplia, en cuanto a seguridad, solo se menciona a manera de sugerencia las características adecuadas que debería tener el que será utilizado para el traslado de personas, además de existir un límite de siete años de antigüedad en los que pueden ser registrados para prestar el servicio.⁴⁰

Se debe precisar que estos requisitos pueden cambiar de manera constante y ser más rígidos en algunos Estados de la república mexicana que en otros donde operan las empresas Uber y Didi por medio de sus plataformas digitales, normalmente los requisitos varían de Estado a Estado y

³⁹ (Uber, Uber, 2021)

⁴⁰ (Uber, Uber Match, 2021)

ciudades en las que funcionan las plataformas digitales Uber y Didi.

41

Por ejemplo, en la Ciudad de México, el registro resulta un poco diferente, en cuanto a la documentación solicitada al socio conductor en las plataformas digitales Uber y Didi, en comparación con la ciudad de Toluca:

Documentación personal del socio conductor Solicitada por la empresa Uber	
Ciudad de Toluca	Ciudad de México
1.-Identificación oficial con Curp visible	1.-Identificación oficial con Curp visible
2.-Foto de perfil	2.-Foto de perfil
3.-Licencia para conducir vigente emitida por el Estado de México	3.-Licencia para conducir vigente emitida por la Ciudad de México
4.-Certificación de seguridad	4.-Certificación de seguridad
5.-Asistencia Personalizada	5.-Asistencia Personalizada
	6.-Registro Federal de Contribuyentes
	7.-E Firma (FIEL)
	8.-Certificado de sello digital (CSD)
	9.-Constancia de situación fiscal
	10.-Clabe interbancaria

Tabla 1

Documentación personal del socio conductor Solicitada por la empresa Didi	
Ciudad de Toluca	Ciudad de México
1.-Identificación oficial con Curp visible	1.-Identificación oficial con Curp visible
2.-Foto de perfil	2.-Foto de perfil
3.-Licencia para conducir vigente	3.-Licencia para conducir vigente emitida por la Ciudad de México
4.-Certificación de seguridad	4.-Certificación de seguridad
5.-Asistencia Personalizada	5.-Asistencia Personalizada
	6.-Registro Federal de Contribuyentes
	7.-E Firma (FIEL)
	8.-Certificado de sello digital (CSD)
	9.-Constancia de situación fiscal
	10.-Clabe interbancaria

Tabla 2

Podemos observar en las tablas anteriores, que los requisitos documentales que solicitan las dos empresas de redes de transporte a las personas interesadas en registrarse como “socios conductores” es casi idéntica, lo que marca la diferencia entre ambos registros, en mi experiencia, es la apertura que posee en cuanto a la documentación y la pronta respuesta que procura la empresa Didi en la validación y aprobación o en la generación de observaciones en el proceso, sin llegar a resolver dudas, debido a que las respuestas suelen ser automatizadas y en el caso de la empresa Uber, la accesibilidad y la comunicación que ofrecen al interesado durante su proceso posee una calidad notoria, lo que conyeva un mayor tiempo de respuesta.

“En cuanto a la identificación oficial vigente ambas plataformas expresan, sin distinción sobre la región a conducir que la persona interesada en el registro debe adjuntar digitalmente en la plataforma, por medio de la aplicación móvil previamente instalada en su dispositivo móvil su INE/IFE con CURP visible, siendo opciones inválidas los demás documentos que comunmente se utilizan como identificaciones oficiales, como:

Tratándose de mexicanos por nacimiento o naturalizados:

- Credencial para votar vigente, expedida por el Instituto Nacional Electoral (antes Instituto Federal Electoral).
- Pasaporte vigente.
- Cédula profesional vigente con fotografía. Quedan exceptuadas las cédulas profesionales electrónicas.
- Credencial del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores vigente.

En el caso de menores de edad, la credencial emitida por Instituciones de Educación Pública o Privada con reconocimiento de validez oficial con fotografía y firma, o la Cédula de Identidad Personal emitida por el Registro Nacional de Población de la Secretaría de Gobernación, vigente.

Tratándose de extranjeros:

- Documento migratorio vigente que corresponda, emitido por autoridad competente (en su caso, prórroga o refrendo migratorio).⁴²

El requisito mencionado de “Foto de perfil” se resuelve mediante la aplicación móvil de las plataformas digitales, ambas, brindan instrucciones claras al interesado para poder tomar una fotografía por medio de la cámara frontal de su dispositivo móvil, en la cual se informa que se debe observar a la cámara de frente, no usar accesorios, permitiendo capturar el rostro de forma clara y contar con un fondo blanco.⁴³

En cuanto a los requisitos, la empresa Uber menciona en su sitio web; que para satisfacer el requisito documental de identificación oficial con curp visible, debe de presentarse de manera electrónica y a través de la aplicación móvil la IFE o INE (según sea el caso) vigente.

En el esquema se puede observar que hasta el requisito documental de “asistencia personalizada” (5) son los mismos requisitos para los socios conductores en ambas ciudades, con la excepción del requisito documental número tres, que hace la distinción específica de que la emisión de la Licencia para conducir, debe concordar con la entidad federativa en la que se encuentra la ciudad en la que se pretender realizar el registro, para posteriormente, conducir y relizar servicios, aunado a la diferencia de que en la Ciudad de Toluca, los requisitos faltantes en comparación con la Ciudad de México (6-10), pueden realizarse por medio de la aplicación móvil posteriormete, sin que esta situación se considere un impedimento para obtener la aprobación y poder generar un enlace de conexión válido y así comenzar a realizar servicios o “viajes”.

El requisito de Certificación de seguridad (4), la empresa Uber menciona en su sitio web:

“Si planeas conducir, completa la certificación de seguridad en los centros de atención Uber en tu ciudad. Consta de un examen psicométrico y una revisión de tus antecedentes automovilísticos y penales. Esta certificación tiene un costo que se te descontará en tus primeras ganancias.

Consúltalo al momento de realizar tu certificación.

⁴² (Tributaria S. d., 2022)

⁴³ (Global, 2022)

Te informaremos por email el resultado de tu certificación en 48-72 horas posteriores una vez concluido tu. Proceso”

“Cabe señalar que la evaluación psicológica, refiere que a una rama de la psicología encargada de la aplicación, calificación e interpretación de instrumentos psicológicos en el proceso interpretativo de los resultados, así un test psicométrico como instrumento de medida, que se ha de aplicar, corregir y puntuar siempre de modo idéntico, es el que dirige la orientación de una evaluación de esa naturaleza, sólo es un instrumento auxiliar de la evaluación integral, y más bien este tipo de evaluación se orienta hacia el examen individual, a la búsqueda de errores en la actividad de la tarea desempeñada para su posterior conjetura y apoyarse del conocimiento teórico de las funciones cognoscitivas y de la localización de áreas cerebrales correspondientes a esa disfunción, en la cual el test psicométrico ayuda como medio de exploración.”⁴⁴

En cuanto a los Antecedentes Penales, estos pueden ser definidos como el instrumento de constatación de circunstancias jurídicamente relevantes vinculadas a un proceso penal. De este modo, se convierten en un elemento fundamental no sólo de conocimiento del pasado, sino de valoración para el presente con consecuencias para el futuro.

“Frente a la existencia de este registro, históricamente validado en cuanto a su función de control y evaluación de conductas, importa analizar desde el punto de vista del derecho positivo, cual es el alcance que los antecedentes penales poseen o al menos cual es la misión que la estructura jurídica les ha asignado. Básicamente, tienen por objeto comprobar la existencia de infracciones anteriores jurídico penales, cuando de las mismas se deriven importantes consecuencias como la agravante por reiteración delictiva o cuando esta constituye un elemento típico o un indicio de peligrosidad. Por último, juega un papel definitivo a la hora de la concesión de la condena de ejecución condicional.”⁴⁵

⁴⁴ Chapi Mori, J. L. (2013). UTILIDAD DEL TEST PSICOMÉTRICO EN LA EVALUACIÓN NEUROPSICOLÓGICA. *Revista Electrónica de Psicología Iztacala*, 16(2).

⁴⁵ Carnevale, C. A. (2016). Antecedentes penales y reinserción laboral en América Latina. *INdret*.

Sobre la información fiscal que la empresa solicita, hace la aclaración que debe contar el interesado con su “registro federal de contribuyentes”, que es “una clave alfanumérica que se compone de trece caracteres. Los dos primeros, generalmente corresponden al apellido paterno, el tercero a la inicial del apellido materno y el cuarto al primer nombre. Le sigue el año de nacimiento, mes y día; los tres últimos dígitos son la homoclave que es asignada por el Servicio de Administración Tributaria (SAT). Éste sirve para evitar claves duplicadas y homónimos. El documento que te expide la autoridad es el acuse de inscripción en el RFC con Cédula de Identificación Fiscal.”⁴⁶

Menciona de igual forma la e firma, que “es el conjunto de datos y caracteres que identifica a las personas al realizar trámites y servicios por internet en el Servicio de Administración Tributaria, así como en otras Dependencias, Entidades Federativas, Municipios y la iniciativa privada. La e.firma es única, es un archivo seguro y cifrado, que tiene la validez de una firma autógrafa.”⁴⁷ Acompañada del “certificado de sello digital”, que “es un documento electrónico mediante el cual el Servicio de Administración Tributaria garantiza la vinculación entre la identidad de un sujeto o entidad y su certificado y por último, la constancia de situación fiscal, se trata de un documento que contiene información del Registro Federal de Contribuyentes y la Cédula de Identificación Fiscal. Su finalidad es informativa, ya que sirve principalmente para que los contribuyentes, físicos y morales, conozcan su estatus ante el Sistema de Administración Tributaria (SAT).”⁴⁸

En cuanto a la Clabe interbancaria, “es formada por un conjunto de dígitos que corresponden a datos del banco y del número de cuenta otorgados por la entidad bancaria”⁴⁹ y este requisito resulta indispensable para el socio conductor, ya que se utilizará cuando se realicen transferencias de fondos por los servicios realizados por el socio conductor.

En cuanto a la información documental que la empresa Uber solicita al socio conductor sobre el vehículo que se pretende registrar para realizar servicios, podemos observar lo siguiente:

⁴⁶ (tributaria, 2014)

⁴⁷ (Tributaria, 2021)

⁴⁸ (Tributaria, 2021)

⁴⁹ (Banamex, 2021)

Documentación del vehículo solicitada	
Por la empresa Uber	
Ciudad de Toluca	Ciudad de México
1.-Tarjeta de circulación de la Entidad Federativa en la que se pretende registrarse	1.-Tarjeta de circulación de la Entidad Federativa en la que se pretende registrarse
2.-Seguro de cobertura amplia	2.-Seguro de cobertura amplia
	3.-Valor de factura

Tabla 3

Documentación del vehículo solicitada	
Por la empresa Didi	
Ciudad de Toluca	Ciudad de México
1.-Tarjeta de circulación de cualquier Entidad Federativa	1.-Tarjeta de circulación de cualquier Entidad Federativa
2.-Seguro de cobertura amplia	2.-Seguro de cobertura amplia

Tabla 4

Podemos observar con la información anterior que las plataformas digitales Uber y Didi solicitan una documentación muy similar del automovil que será usado por el socio conductor para realizar los revicios de la aplicación solicitados por el usuario, existiendo varias diferencias entre los requisitos documentales, dependiendo de la ciudad y de la plataforma digital en la que el socio conductor pretende registrarse.

En cuanto al requisito de la tarjeta de circulación, puedo decir que es documento que certifica que las autoridades mexicanas acreditaron un automóvil para circular por las calles y carreteras del país por lo cual es muy importante tenerla siempre vigente, ya que sin ella, no se podrían hacer trámites de control vehicular como verificar o pagar tenencia. La plataforma Didi no hace distinción alguna sobre este requisito documental, facilitando al socio conductor el registro de una tarjeta de circulación de cualquier entidad federativa. En el caso de la plataforma digital Uber, hace mención de que este requisito documental debe ser expedido por la autoridad competente de la Entidad Federativa a la cual pertenezca la ciudad en la que pretende realizar los servicios en la aplicación móvil.

El siguiente requisito documental, se refiere al seguro contra daños que debe poseer el auto con el cual el socio conductor pretende realizar los servicios, ambas plataformas no hacen distinción alguna, solo haciendo la aclaración en sus sitios web, que la póliza deberá ser con cobertura amplia.

Como requisito documental adicional, la plataforma digital Uber, en su registro para socios conductores en la Ciudad de México, solicita la factura o carta factura digitalizada, con el fin de comprobar el valor de la factura del automóvil, misma que debe de ser mayor a \$200,000 (doscientos mil pesos).

Posteriormente, en ambos casos, se entrega de manera digital el documento denominado “Términos y condiciones”, donde se especifican cuáles son las condiciones del servicio dentro de las aplicaciones móviles de las plataformas digitales y el reparto de los ingresos percibidos por el socio conductor, otorgados por el usuario y enlazados o vinculados por las plataformas digitales a través de sus aplicaciones móviles (que son directamente dirigidos, aumentados o reducidos por las plataformas digitales) y finalmente, el conductor es autorizado para mantenerse “en línea” o activo dentro de la aplicación móvil, manteniendo un estado de conectividad, durante el cual, las aplicaciones móviles, tomando de referencia los factores de distancia en kilómetros de la solicitud y las ubicaciones en tiempo real del usuario y el socio conductor, así como la calificación en puntaje que resulta de las valoraciones de los usuarios (que en un principio se encuentra en el mayor puntaje de cinco puntos o “estrellas”) Vincula al socio conductor más cercano y con mejor valoración al usuario que realiza la solicitud del servicio.

Capítulo III

Análisis de la situación actual de las plataformas digitales

Situación actual de las plataformas digitales en México

En la actualidad, el uso de las plataformas digitales se encuentra en un punto de normalización, debido a que comenzamos a notar su presencia en diversas áreas, desde transporte, paquetería, hospedaje, compra y venta de productos, etc.

“Resulta difícil –o hipócrita– negar los evidentes beneficios de Über para el consumidor. Si bien en promedio el precio por viaje no es más bajo que el precio de un servicio de transporte privado similar (un taxi). Existe una diferencia significativa, o al menos eso dicen sus usuarios, en la comodidad, la seguridad y la calidad del servicio que proporcionan uno y otro. Para quienes cumplen con los requisitos mínimos para poder acceder a Über i) contar un Smartphone, ii) Plan de Datos y iii) contar con una tarjeta de crédito para realizar los pagos vía electrónica; efectivamente hay un mundo mejor.

Más aún, en países, como México o la India, donde el servicio de taxis opera de forma deficiente, anómala, insegura y en condiciones desventajosas para el consumidor, Über, otra vez, para quienes pueden acceder al servicio, parece una panacea al conjugar los beneficios del transporte público con el transporte privado.

Sin embargo, el servicio que todos los consumidores parecen amar no está exento de fallas. En los hechos, el funcionamiento de Über también ha presentado diversos problemas que, contrario a lo que la empresa –así como otras similares– defiende; esto es contar con un sistema de autorregulación perfecto que no precisa ninguna interferencia del Estado, evidencian la necesidad de pensar en serio la pertinencia de una regulación y, más importante aún, en qué términos debe estar la misma.”⁵⁰

⁵⁰ (Avalos, 2015)

Impacto de las plataformas digitales en México

En nuestro país diversas plataformas digitales comenzaron sus operaciones con miras de expandirse en América Latina, si tomamos de referencia a la plataforma digital Uber, podemos observar el crecimiento y el impacto que ha tenido durante los años de su funcionamiento.

“Hace ocho años en México el concepto de subirse al auto de un extraño estaba limitado a los taxis que recorrían la ciudad o los servicios de choferes privados. La simple idea de subirse al automóvil particular de un desconocido no solo era irrisorio, sino que para muchos era peligroso. Al menos así fue hasta que en 2013, una startup californiana cuyo nombre aún no significaba nada para el mexicano, tomó la decisión de “probar” su suerte en el país, específicamente en la Ciudad de México; el nombre era Uber y su presencia transformaría el concepto de movilidad para siempre.

De esos primeros cuatro empleados, una ciudad y un par de conductores con los que comenzó Uber en México, la firma actualmente presume más 800 trabajadores, 70 ciudades en 27 estados y 200,000 “socios conductores” y repartidores.

En el marco del aniversario de sus ocho años, Uber destaca que México se ha convertido en su tercer mercado más importante a nivel global, con más de 8 millones de usuarios activos (entre Eats y Ride), 35,000 restaurantes de Uber Eats y una inversión de más 1,500 millones de dólares.

Pese al impacto que la firma ha tenido en el mercado y los ciudadanos mexicanos, su llegada no ha estado exenta de problemas y retos. Desde fuertes y violentos enfrentamientos contra los gremios de taxistas en diversas ciudades del país, escándalos y quejas sobre malas experiencias o accidentes de los usuarios al usar los servicios de la compañía, hasta el constante escrutinio de gobiernos locales y federal sobre la responsabilidad de la empresa frente a sus “socios conductores”.

Aun así, para Uber, México “es parte central de su historia como compañía” y un país en el que todavía les falta muchas ciudades por cubrir y varias inversiones que ejecutar, de acuerdo con

Andrew Macdonald, vicepresidente de Operaciones en América y Desarrollo Comercial Mundial de Uber.”⁵¹

“Otro impacto de la llegada de Uber a México es la reducción de taxistas tradicionales. Las organizaciones de Jalisco, Ciudad de México y Baja California estiman que la cantidad de unidades ha disminuido entre 40% y 50%, pues algunos choferes prefirieron mudarse a Uber y otros abandonaron el oficio por las pocas ganancias que dejaba.

Lo que nosotros estamos estimando, porque el dato oficial no lo tenemos, es que de 140 mil concesionarios de taxi actualmente ya solo circulan en la Ciudad de México 70 mil, dice Ignacio Rodríguez, presidente del Movimiento Nacional Transportista en la capital. Al ir absorbiendo el mercado del transporte individual estas plataformas, el sector ha venido decreciendo y el ingreso que sostiene a nuestras familias también”.⁵²

⁵¹ (Forbes, Forbes, 2021)

⁵² (Ortiz, La Lista, 2022)

Impacto de las plataformas digitales en el Estado de México.

El Estado de México es de las Entidades de la reública mexicana que ha tenido un mayor impacto con las plataformas digitales, derivado del alto índice poblacional de la entidad, mismo que representa un extenso mercado al que las plataformas digitales pueden ofrecer sus servicios, este mismo caso se observa en la Ciudad de México, en la que diversas plataformas digitales comenzaron sus operaciones. Tomando de referencia a la plataforma digital Uber, que comenzó sus operaciones en el año 2013, podemos observar que el esceranio es muy similar en las ciudades, entidades e incluso países en los que tiene presencia, continuando su expansión.

“A pesar de los reclamos respecto a que sus conductores evaden las leyes de movilidad, el rechazo de algunas autoridades locales y organizaciones de taxistas, Uber se ha expandido a 72 ciudades de 30 estados de México en nueve años.

Uber llegó a la Ciudad de México en agosto del 2013 y su mayor crecimiento fue entre 2016 y 2017, cuando se posicionó en 36 ciudades de 19 estados de la República.

Desde la llegada de Uber a México organizaciones de taxistas realizaron manifestaciones para criticar que los conductores de la compañía están exentos de las leyes de movilidad, sin tramitar concesiones o tarjetas especiales que a ellos sí les piden. Algunos gobiernos estatales reclamaron que la empresa inició operaciones en su territorio sin autorización previa y sin respetar las tarifas de viaje establecidas para los taxis tradicionales.”⁵³

Esta impacto de las plataformas digitales se ve reflejada en diferentes entidades del país, en los que las plataformas digitales buscan desempeñarse de la misma manera, al margen de la ley o aprovechando la presencia de lagunas en las regulaciones para poder continuar con su operación.

⁵³ (Ortiz, 2022)

“En México, donde ya hay 200 mil conductores y repartidores de comida, la empresa se ha expandido en gran parte del país. En la Ciudad de México y el Estado de México, por ejemplo, Uber opera bajo un régimen especial, pero en Hidalgo, Quintana Roo y Campeche los gobiernos locales le prohibieron la entrada porque busca que sus conductores operen sin cumplir los requisitos de leyes de movilidad para cualquier conductor de un taxi. Para que esto fuera posible, los gobiernos locales debieron permitirlo.

El gobierno de la Ciudad de México impuso a los conductores de Uber un marco legal distinto al de los taxistas concesionados: que sus vehículos no tuvieran más de diez años de antigüedad; que se registraran en una base de datos a cargo de la Secretaría de Movilidad; y que el 1.5% de sus ganancias se fueran a un fondo destinado a mejorar el transporte público.

Las autoridades capitalinas no pidieron a los conductores de Uber otros requisitos que los taxistas tradicionales sí deben cumplir, como la adquisición de una concesión para operar o la “revista”, una revisión anual de sus vehículos para conocer sus condiciones.

En Hidalgo, Quintana Roo y Campeche, donde Uber no opera, coincidieron los intereses de las autoridades y los choferes de taxi. Ángel Morales, representante del Movimiento Nacional Transportista en Cancún, sindicato en el que están agremiados 10 mil taxistas, recuerda que Uber llegó en 2016 a su ciudad. En ese momento la organización acudió al Congreso local para que se prohibiera el servicio de taxi sin concesión y lo mismo pidieron al entonces gobernador, Roberto Borge.

La respuesta del gobierno fue imponer multas de hasta 60 mil pesos a quien ofreciera el servicio de Uber sin tener una concesión de transporte de pasajeros individual emitida por el gobierno estatal. “Gracias al apoyo gubernamental se detenía a los vehículos, a raíz de esto la empresa dijo que no había condiciones para trabajar en Quintana Roo”, indica Morales. “Nosotros apoyamos al gobierno diciéndole quiénes prestaban el servicio con concesión, no quemamos ningún carro, y eso fue suficiente, la autoridad hizo su trabajo”.

En contraste, en la Ciudad de México impedir la entrada de Uber no fue una opción que se contemplara porque, según Miguel Ángel Mancera, existía una presión social para que hubiera más opciones de transporte.

“Toda la sociedad estaba pidiendo que Uber estuviera presente”, recuerda el exjefe de Gobierno. “Es mucho más difícil cerrar esa puerta en ciudades globales, cuando ya estás hablando de millones de personas es mucho más difícil”.

Uber dijo a través de un correo electrónico que México está entre sus cinco mercados más importantes a nivel global y que ha desplegado equipos de trabajo en todas las ciudades donde opera, con el objetivo de colaborar ante incidentes que ocurran en su plataforma y para asegurar que se generen esquemas de regulación “adecuados y eficientes”.

“En materia de regulación siempre hemos estado a favor de una que sea incluyente, moderna e innovadora, que permita la libre competencia y que dé a los ciudadanos la libertad de elegir el método de transporte y forma de pago que más les convenga o a la que tengan acceso”, señaló Uber

a empresa aludió que sus servicios son privados, no del servicio público, por lo que consideran que la compañía no se puede someter a la misma regulación que los taxis tradicionales que operan con una concesión de transporte de pasajeros individual. Este argumento lo respaldó la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) cuando analizó en 2017 una acción de inconstitucionalidad interpuesta contra un decreto emitido por el gobierno de Yucatán, que tenía el fin de que Uber no fuera regulado por las reglas de movilidad vigentes, las cuales habían sido modificadas para restringir su operación. En 2018, el máximo tribunal volvió a intervenir para autorizar a esta empresa en Colima.

De acuerdo a lo estipulado por la Comisión Federal de Competencia Económica y por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, las Empresas de Redes de Transporte y los servicios que se ofrecen a través de las mismas cuentan con características y productos únicos, que los distingue del servicio de transporte público, por lo que reiteramos nuestro ánimo de seguir

contribuyendo y trabajar con los diversos gobiernos para sumar con soluciones tecnológicas a favor del acceso a la movilidad de las personas”, señaló Uber.”⁵⁴

Lo anterior genera controversia, en cuanto a la regulación de las plataformas, en materia fiscal, por ejemplo, se ha tomado la iniciativa de regular a las plataformas digitales como contribuyentes, buscando que cumplan con sus obligaciones fiscales, por lo que las plataformas, principalmente Uber, informó a sus “socios conductores” sobre este suceso:

El 9 de diciembre de 2019, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (“SHCP”) y el Servicio de Administración Tributaria (“SAT”) anunciaron “cambios en el mecanismo de retención para el Impuesto Sobre la Renta (ISR) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA) por los ingresos generados por la prestación de servicios de entrega de comida preparada o bienes a través plataformas tecnológicas.

Sabemos que esto puede causar incertidumbre, pero no te preocupes ya que tiene beneficios para ti.

Información que debes saber.

A partir del 1° de enero de 2021, como consecuencia de la Reforma Fiscal aprobada por el Congreso de la Unión a finales de octubre del 2020, Uber Eats estará obligado a realizar retenciones del ISR aplicando las nuevas tasas de retención única.

Dichas retenciones serán realizadas a todas las personas físicas, sin importar el régimen fiscal bajo el cual se inscribieron ante el Registro Federal de Contribuyentes (“RFC”).

¿Cómo se llevará a cabo la retención?

Las tasas de retenciones de ISR vigentes a partir del 1° de enero de 2021 que se muestran a continuación, son aplicables independientemente del ingreso mensual que obtengas:

Por los ingresos que generes por la prestación de los servicios independientes de entrega

⁵⁴ (Ortiz, La Lista, 2022)

de alimentos o productos (tasa de entrega), se te aplicará el 2.1%

Por los ingresos que generes por la prestación de servicios de promoción de la aplicación Uber Eats, se te aplicará el 1%

La retención de Impuesto al Valor Agregado no sufrió ninguna modificación, por lo cual se continuará aplicando una tasa de 8% de retención, en los mismos términos que en 2020.”⁵⁵

Siendo este el primer evento en donde se busca aplicar alguna regulación a las plataformas digitales

⁵⁵ (Uber, Cambiará la forma en que pagas el ISR e IVA por tus ingresos, 2021)

Capítulo IV

Principio de Seguridad Jurídica

La seguridad jurídica “es un valor estrechamente ligado a los Estado de Derecho que se concreta en exigencias objetivas de: corrección estructural (formulación adecuada de las normas del ordenamiento jurídico) y corrección funcional (cumplimiento del Derecho por sus destinatarios y especialmente por los órganos encargados de su aplicación). Junto a esa dimensión objetiva la seguridad jurídica se presenta, en su acepción subjetiva encarnada por la certeza del Derecho, como la proyección en las situaciones personales de las garantías estructurales y funcionales de la seguridad objetiva.

Respecto a las condiciones de corrección estructural suelen aducirse las siguientes: a) *lex promulgata*, ya que la promulgación es esencial a la ley, pues sin ella no podría llegar a conocimiento de los destinatarios y, en consecuencia, no podrían cumplirla; b) *lex mani-fiesta*, referida a la necesidad de que las normas puedan ser comprensibles y eludan las expresiones ambiguas, equívocas u oscuras que puedan confundir a los destinatarios.

La claridad normativa requiere una tipificación unívoca de los supuestos de hecho que evite, en lo posible, el abuso de conceptos vagos e indeterminados, así como una delimitación precisa de las consecuencias jurídicas. Con lo que se evita la excesiva discrecionalidad de los órganos encargados de la aplicación del Derecho: c) *lex plena*, el principio *nullo crimen nullá poena sine lege* garantiza que no se producirán consecuencias jurídicas penales para las conductas que no hayan sido previamente tipificadas. Pero correlativamente implica que ninguna conducta criminal, o, en una acepción más amplia, ninguna situación o comportamiento susceptible de revestir trascendencia jurídica, carecerá de respuesta normativa.

Un ordenamiento con vacíos normativos (*lagunas*) e incapaz de colmarlos incumpliría el objetivo que determina su propia razón de ser: ofrecer una solución, con arreglo a Derecho, a los casos que plantea la convivencia humana; d) *lex stricta*, corolario de la división de poderes, reputada a partir de Montesquieu principio informador del Estado de Derecho, se reserva a la ley, en cuanto norma general y abstracta promulgada por el Parlamento, la definición de los

aspectos básicos del estatus jurídico de los ciudadanos (derechos y libertades fundamentales, responsabilidad criminal, prestaciones personales y patrimoniales...). Esta cláusula de garantía tiene su complemento en el principio de jerarquía normativa por el que se establece un orden de prelación de las fuentes del Derecho, que impide la derogación, modificación o infracción de las normas de rango superior por aquellas que les están subordinadas; e) *lex previa*, porque se ha indicado que, así como para la concepción positiva de la ciencia consiste en la previsión que se introduce en el conocimiento de la realidad, según la vieja máxima: *savoir c'est prévoir*, el Derecho a través de sus normas introduce la seguridad en la vida social al posibilitar la previa calculabilidad de los efectos jurídicos de los comportamientos; f) *lex perpetua*, ya que la estabilidad del Derecho es un presupuesto básico para generar un clima de con-

fianza en su contenido.

La certeza del Derecho supone la faceta subjetiva de la seguridad jurídica, se presenta como la proyección en las situaciones personales de la seguridad objetiva. Para ello, se requiere la posibilidad del conocimiento del Derecho por sus destinatarios. Gracias a esa información realizada por los adecuados medios de publicidad, el sujeto de un ordenamiento jurídico debe poder saber con claridad y de antemano aquello que le está mandado, permitido o prohibido. En función de ese conocimiento los destinatarios del Derecho pueden organizar su conducta presente y programar expectativas para su actuación jurídica futura bajo pautas razonables de previsibilidad. La certeza representa la otra cara de la seguridad objetiva: su reflejo en la conducta de los sujetos del Derecho.⁵⁶

⁵⁶ (Luño, 2000)

Antecedentes

“La formación conceptual de la seguridad jurídica, como la de otras importantes categorías de la Filosofía y la Teoría del Derecho, no ha sido la consecuencia de una elaboración lógica sino el resultado de la conquistas políticas de la sociedad. La seguridad constituye un deseo arraigado en la vida anímica de hombre, que siente terror ante la inseguridad de su existencia, ante la imprevisibilidad y la incertidumbre a que está sometido la exigencia de seguridad de orientación es, por eso, una de las necesidades humanas básicas que el Derecho trata de satisfacer a través de la dimensión jurídica de la seguridad.

Si se parte de que las necesidades radicales humanas constituye el soporte antropológico de todo valor, no entraña dificultad llegar a inferir que la lucha por la satisfacción de la necesidad de seguridad

haya sido uno de los principales motores de la historia jurídica. La seguridad en cuanto valor jurídico no es algo que se de espontáneamente, y con idéntico sentido e intensidad, en los distintos sistemas normativos. Su función y alcance dependerá de las luchas políticas y las vicisitudes culturales de cada tipo de sociedad.

En la Antigüedad han existido formaciones sociales en las que se carecía de la consciencia del valor de la seguridad jurídica. Para la concepción tradicional del Derecho en China, la promulgación de las leyes no se contempla como un procedimiento normal para asegurar el buen funcionamiento de la sociedad. Si bien, no resulta ocioso advertir que esa infravaloración de la seguridad jurídica corre pareja con la propia infravaloración del Derecho.

La génesis de *ius civile* tiene lugar en Roma a través de un acto de afirmación de la seguridad jurídica. Tras el fin de la Monarquía, en los primeros tiempos de la República, la creación, aplicación y conocimiento del Derecho era un privilegio de la clase patricia, ejercido por el Colegio de los Pontífices. El Derecho constituía un arcano para el pueblo, al ser monopolizado por los patricios quienes lo utilizaban con absoluta e impune arbitrariedad. Una de las reivindicaciones básicas de los plebeyos en su lucha por la igualdad política y jurídica fue el acceso al conocimiento de las leyes, a través de su publicidad.

El año 462 a.C. el tribuno Terentilio Arsa, propuso que se eligieran cinco hombres que redactasen un código de leyes que vinculara la administración de justicia. Tras vencer la larga (la ejecución del proyecto se retrasó ocho años) y tenaz oposición de los patricios finalmente el nuevo código se grabó en Doce Tablas, que fueron expuestas en el Foro para que todos pudieran conocer las leyes.

De modo análogo, se reputa el origen de la Carta Magna inglesa de 1215, uno de los textos pioneros en el proceso de positivación de las libertades, como resultado de la lucha entre un rey opresor y la nobleza feudal, apoyada por los eclesiásticos y mercaderes, para poner fin a un orden jurídico arbitrario. Al igual que en el caso de las Doce Tablas, en la Carta Magna se sostuvo una lucha por la seguridad jurídica con el propósito de obligar al poder a reconocerse sujeto a ciertas restricciones en la dirección de los asuntos públicos.

La apelación al valor de la seguridad como presupuesto y función del Derecho y del Estado será un lugar común en la tradición contractualista. Desde sus premisas se explica el origen de las instituciones políticas y jurídica a partir de la exigencia —empírica o racional, utilitaria o ética, a tenor de las diversas interpretaciones del estado de naturaleza y el pacto social— de abandonar una situación en la que el hombre posee una ilimitada (aunque insegura) libertad, a otra de libertad limitada pero protegida y garantizada. Hobbes, Pufendorf, Locke, Kant, así como la gran mayoría de contractualistas, concebirán el tránsito desde el estado de naturaleza a la sociedad como superación del *ius incertum* y su conversión en estado de seguridad.

Tras el pacto social los sujetos contratantes sabrán a qué atenerse, les será posible calcular las consecuencias de sus actos y prever los beneficios del ejercicio de sus derechos, ahora tutelados. Incluso Rousseau, pese a su nostalgia por la simplicidad e inocencia del estado natural, reconoce que la mudanza de la libertad natural en libertad civil, regulada por la voluntad general, supone la transformación del individuo de animal estúpido y limitado a ser inteligente y humano. Rousseau que había responsabilizado a las leyes positivas de haber destruido la libertad natural, termina por reconocerles su función de garantía de la justicia y la libertad en la convivencia social.

La seguridad por inmediata influencia de la filosofía contractualista e iluminista se convertirá en presupuesto y función indispensable de los ordenamientos jurídicos de los Estados de Derecho. Podría inferirse de ello que todo Derecho y todo Estado conforman, por su mera existencia, sistemas de seguridad jurídica. Pero esta acepción sociológica y empírica de la seguridad no es la que se compagina con la idea del Estado de Derecho.

En su acepción estrictamente empírica puede existir una seguridad impuesta a través de un Derecho que garantice coactiva e inextinguiblemente el cumplimiento de una legalidad inicua. De hecho la manipulación de la seguridad jurídica por los despotismos de todo signo representa una constante histórica.

En los Estados totalitarios los dogmas de la plenitud y autosuficiencia del ordenamiento jurídico, el principio de la inquebrantabilidad e imponibilidad de la legalidad, la publicidad exagerada hasta la propaganda de la ley, así como; el control de la discrecionalidad judicial han sido instrumentalizados al máximo para la imposición del monopolio político e ideológico.

La seguridad jurídica, así entendida y degradada, no ha impedido la promulgación de leyes dirigidas a consagrar diversas formas de discriminación racial o política y, en suma, el control opresivo de la sociedad. Estas manifestaciones de seguridad de la inseguridad son incompatibles con la razón de ser del Estado de Derecho. En esta forma política se instaura la protección de los derechos y libertades en la cúspide de las funciones estatales.

En el Estado de Derecho a seguridad jurídica asume unos perfiles definidos como: presupuesto del Derecho, pero no de cualquier forma de legalidad positiva, sino de aquella que dimana de los derechos fundamentales, es decir, los fundamentan el entero orden constitucional; y función del Derecho que asegura la realización de las libertades. Con ello, la seguridad jurídica no sólo se inmuniza frente al riesgo de su manipulación, sino que se convierte en un valor jurídico ineludible para el logro de los restantes valores constitucionales.⁵⁷

⁵⁷ (LUÑO, 2000)

Adecuación y ampliación del marco jurídico-

En México, la regulación de Uber y empresas semejantes es un tema pendiente, han existido diversas iniciativas por medio de las cuales se busca que las autoridades competentes lleven a cabo la regulación de estas plataformas en otras áreas, además del aspecto fiscal que ha comenzado a regularse, tales como ambiental, laboral, derechos humanos etc.

Las primeras iniciativas surgieron de un proceso de deliberación pública en el “Debate Digital CDMX” organizado por el Gobierno de la Ciudad de México en junio de 2015 y la disposición en materia administrativa emitida un mes después fue fundamentada y motivada por el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México con base en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México

La regulación del mercado de transporte es una facultad de cada Estado de la República Mexicana, por lo que la regulación mencionada en el apartado anterior aplica únicamente para el ámbito territorial de la Ciudad.

A dos años de la regulación en la Ciudad de México que incorporó a Uber y a empresas semejantes al mercado de transporte, estas compañías han entrado a nuevos mercados locales. Para analizar la nueva normatividad en estas ciudades es importante considerar que la regulación en los mercados de transporte está justificada bajo la perspectiva de las políticas públicas de movilidad que están diseñadas para contribuir a la disminución de los costos de tráfico en las ciudades, la seguridad de los usuarios y la movilidad en las urbes, además de que conforme a la perspectiva de la decisión racional, la creación de un marco jurídico de transporte local eficiente considera alternativas públicas o privadas que generan incentivos para el traslado de personas con disminución de costos en tiempo y en dinero.

El análisis jurídico de la Suprema Corte de Justicia de la Nación fue una perspectiva relevante en cuanto al tema de las empresas de redes de transporte o plataformas digitales.

“La entrada de Uber como oferente en la ciudad de Mérida en la península Yucatán tiene especial relevancia para el análisis jurídico de los marcos regulatorios locales, ya que los diputados de la Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Yucatán reformaron la Ley de Transporte del Estado de Yucatán (LTY) para regular estos servicios el 22 de junio de 2016 y la minoría parlamentaria de dicho Congreso Estatal demandó la invalidez de diversas disposiciones de la Ley ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación por medio de la acción de inconstitucionalidad, esta fue la primera vez que la Suprema Corte de Justicia de la Nación analizó la regulación de este tipo de empresas y sus implicaciones para los mercados de transporte en las ciudades mexicanas al emitir la resolución final. de la acción de inconstitucionalidad 63/2016 el 25 de mayo de 2017 y que fue planteada por la minoría parlamentaria del Congreso Estatal de Yucatán.”⁵⁸

“La discusión de la Suprema Corte sobre la acción de inconstitucionalidad fue realizada los días 22, 23 y 25 de mayo de 2017 para llegar a una sentencia colegiada y versó sobre los conceptos de invalidez que argumentaron los diputados”.⁵⁹

“De acuerdo a discusión y votación de los ministros de la Suprema Corte sobre el marco jurídico de Yucatán, las regulaciones de las empresas de redes de transporte son competencia de los Estados y pueden establecerse requisitos diferenciados a los taxis, ya que son servicios que implican una nueva modalidad de transporte pero diferenciados de otras alternativas en el mercado.”⁶⁰

“Las deliberaciones previas a la resolución final llevaron a la Suprema Corte a considerar

⁵⁸ SCJN, “Asuntos de los que se dará cuenta en la sesión pública ordinaria del pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación del lunes 22 de mayo de 2017”, México, 2017, p. 1.

⁵⁹ SCJN, *Videoteca de sesiones*, México, sesiones del 22, 23 y 25 de mayo de 2017.

⁶⁰ SCJN, “Asuntos de los que se dio cuenta en la sesión pública ordinaria del pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación del jueves 25 de mayo de 2017”, Sentido de la Resolución Final, México, 2017.

las implicaciones de la regulación en materia de comercio electrónico y a una posible competencia y regulación federal, sin embargo los ministros resolvieron que este tipo de empresas son compañías de transporte (recordando que en nuestro país esta materia es de competencia local) y que la regulación estatal sobre la oferta de transporte debe atender a la seguridad de los usuarios y a la calidad de los servicios de este tipo de transportes.”⁶¹

“Los conceptos de invalidez de los diputados locales en la acción de inconstitucionalidad giraban en torno a la igualdad del servicio entre los taxis y las empresas de redes de transporte y no a las posibles barreras a la entrada en los mercados locales derivadas de los requisitos exigidos a empresas de redes de transporte, por lo que la acción de inconstitucionalidad fue procedente para analizarse, pero los conceptos de invalidez planteados por los legisladores fueron infundados por ser servicios diferenciados.⁶² No obstante el análisis anterior, conforme al Artículo 28 de la Constitución Mexicana que protege la libre concurrencia a los mercados, los ministros abordaron la discusión de requisitos que parecerían una barrera a la entrada: la prohibición de recibir el cobro del servicio en efectivo y la exigencia de que el vehículo tenga un valor mínimo señalado en la Ley. En este punto, la votación no alcanzó el número de ministros que conforma la mayoría calificada para declarar inconstitucional estos requisitos, pero esto no implica una aceptación implícita de su validez: sólo significa su desestimación, como lo registra el punto Tercero de la resolución final.”⁶³

⁶¹ SCJN, “SCJN reconoce la validez de los requisitos establecidos por el Congreso de Yucatán al transporte contratado a través de plataformas tecnológicas”, Comunicado de prensa 101/2017.

⁶² SCJN, “SCJN desestimó la propuesta que declaraba la validez de diversos preceptos de la ley de Transporte del Estado de Yucatán”, Comunicado de prensa 104/2017.

⁶³ SCJN, “Asuntos de los que se dio cuenta en la sesión pública ordinaria...”

Propuesta de Adecuación al Marco Jurídico para los servicios de las plataformas digitales de transporte privado mediante aplicación móvil.

Derivado de lo expuesto anteriormente, se puede observar que existe una problemática en torno a las plataformas digitales de transporte, dando origen a controversias en diferentes entidades del país, mismas que han buscado soluciones al intentar regular dichas plataformas.

Derivado de esta problemática, considero que debe reformarse el marco jurídico existente, principalmente la Ley Federal del Trabajo, buscando incluir el “innovador” tema de las plataformas digitales, que hasta hace unos años era un tanto desconocido, pero en la actualidad, forma parte del día a día de una importante cantidad de personas, más aún si tomamos en cuenta el esquema de funcionamiento y sus tres componentes, las empresas, tomando en cuenta a sus empleados, los socios conductores que tienen un ingreso económico para subsistir y los usuarios, que representan el mayor número.

En mi opinión, el proyecto que satisface los vacíos jurídicos existentes es el presentado en el Senado de la República a 18 de octubre de 2021 por la Senadora LILIA MARGARITA VALDEZ MARTÍNEZ, el cual menciona:

“DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN CAPÍTULO XI BIS "TRABAJADORES DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES" A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

Ley Federal del Trabajo

Capítulo XI Bis Trabajadores de Plataformas Digitales

Artículo 310 Bis. Para efectos de este capítulo se define como trabajador de plataforma digital a choferes, repartidores y mensajeros que, sin importar que este sea contratado por uno o varios empleadores y en favor de uno o varios clientes o usuarios, se les asignen tareas o trabajos mediante cualquier herramienta tecnológica o algoritmo.

Artículo 310. Ter. Para efecto de este capítulo se define como plataforma digital como un espacio en Internet el cual permite y facilita la ejecución de tareas, así como ofrecer algún bien y/o servicio mediante programas o aplicaciones.

Artículo 31 O Quáter. Las disposiciones de este capítulo son aplicables a los trabajadores de plataformas digitales quien gozarán de todos los derechos emanados del Apartado A del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la Ley del Seguro Social.

Artículo 31O Quinques. Son empleadores aquellas personas físicas o morales que contraten por si o por interpósita persona a trabajadores de plataformas digitales sin importar que este sea contratado por uno o varios empleadores y en favor de uno o varios clientes o usuarios, a través de cualquier medio o herramienta digital.

Artículo 310 Sexies. La plataforma digital deberá establecer por escrito las condiciones de trabajo y señalar los requisitos previstos en el artículo 25 de la presente ley.

Artículo 31OSeptles. El salario podrá estipularse por viaje realizado, por entrega efectiva, por unidad de obra o cualquier otra manera que a derecho convengan las partes y nunca menor al fijado por mínimo de acuerdo con las disposiciones de esta Ley.

El salario se integra por los pagos hechos en efectivo o transferencia electrónica y las propinas otorgadas por los clientes o usuarios.

Artículo 31 O Octies. El salario será cubierto semanalmente por el empleador a través de transferencia electrónica a la cuenta de la institución financiera que desee el trabajador de la plataforma digital.”⁶⁴

Al incluir a las plataformas digitales en el sistema jurídico mexicano, se lograría tener un impacto fructífero para los involucrados, con la excepción de los ingresos de las plataformas, ya que este tipo de reformas darían entrada a temas de derechos humanos, laborales, de seguridad social, fiscales, etc. Existiendo así, certeza jurídica para las personas que figuran como “socios

⁶⁴ Sen. Lilia Margarita Valdéz Martínez, proyecto 18 de octubre de 2021

conductores” de las plataformas jurídicas, evitando que se encuentren en una situación de vulnerabilidad.

CONCLUSIONES

1.- La movilidad y sus características, así como sus servicios, es un aspecto que desde su origen, ha aumentado de acuerdo al crecimiento de los entornos urbanos en la sociedad y es un punto primordial para el correcto funcionamiento de las urbes y el continuo desarrollo de la humanidad.

2.-Las plataformas digitales son un fenómeno tecnológico que actualmente forman parte de la vida diaria de los habitantes de los entornos urbanos, mostrando un constante crecimiento y amplitud en la diversidad de sus servicios, rebasando la realidad social al sistema jurídico mexicano, dando origen a situaciones de vulnerabilidad en los individuos involucrados.

3.-La plataformas digitales han generado un impacto en los entornos urbanos a tal grado que es muy común su uso, derivado de las facilidades que ofrecen estas herramientas tecnológicas, principalmente en el transporte y movilidad de personas y puede observarse en distintos ámbitos, desde local hasta internacionamente.

4.-El constante aumento en el uso de las plataformas tecnológicas ha dado origen a situaciones de vulnerabilidad para las personas involucradas, principalmente para los socios conductores, existe una vulneración al principio de seguridad jurídica al encontrarse un desconocimiento o incertidumbre sobre su situación jurídica derivado de la relación que mantienen con las plataformas tecnológicas y nos muestra lo apremiante que es la adecuación al marco jurídico para subsanar este vacío en el sistema jurídico mexicano.