



**AYUNTAMIENTO
DE TIJUANA**

Honorable Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California
Señoras Regidoras,
Señores Regidores,
Señor Síndico Procurador
Señor Síndico Social
Presentes

El suscrito **JORGE ENRIQUE ASTIAZARÁN ORCÍ**, en mi carácter de Presidente del H. Ayuntamiento del Municipio de Tijuana, Baja California, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6 y 7 fracciones I y X de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California; en lo dispuesto en los artículos 2, 5, 6, 9, 10, 18, 40, 41, 44, 50 y demás relativos aplicables, del *Reglamento Interno y de Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California*, me permito someter a la consideración del H. Pleno del Cabildo el presente:

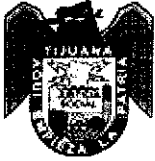
PROYECTO DE ACUERDO RELATIVO A LA AUTORIZACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE BASADAS EN APLICACIONES MÓVILES

Lo anterior al tenor y en razón de los siguientes

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- Es un hecho incontrovertible que durante los últimos años la tecnología ha permeado nuestra vida de manera casi absoluta. Los procesos productivos, las comunicaciones, la educación, la difusión de la información han evolucionado invariablemente y de manera acelerada de acuerdo con los avances tecnológicos. La movilidad urbana es un elemento de nuestra ciudad que también ha ido en franca evolución, y de la misma forma que los anteriores, la tecnología ha sido un factor decisivo que ha permitido esa transformación.

SEGUNDO.- Tanto en nuestra ciudad, como en las ciudades más importantes del mundo, la tecnología representa un papel preponderante en todos los sectores productivos, tanto de manera directa como indirecta. Uno de los sectores más importantes es el de la movilidad, en específico el transporte en cualquiera de sus modalidades. La reglamentación estatal y municipal,



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

particularmente esta última, ha buscado y evolucionado durante los últimos tiempos de conformidad con la prestación del servicio y las necesidades del usuario. La presente administración ha hecho grandes esfuerzos por enlazar los eslabones que permitan unir la actualidad con nuestra realidad jurídica. Se ha logrado mucho, pero aún falta mucho por hacer.

TERCERO.- El cambio, la evolución y la época en que nos encontramos, nos obliga a buscar esos mecanismos, dispositivos y herramientas, que nos mantengan a la vanguardia, pero sobre todo, con una visión a largo plazo. Lo anterior no tendría sentido si no existen acciones concretas, armónicas, pero sobre todo lógicas. Una vez más, la ciudad requiere evolucionar, para satisfacer la realidad que vive en materia de transporte. La tecnología vuelve a jugar un papel definitivo en este rubro y existen diversos aditamentos, dispositivos, programas, aplicaciones y demás tecnologías, que permiten obtener el despacho digital del servicio de transporte, mismos que a la fecha no han sido estructurados y ordenados de conformidad con la legislación aplicable al caso.

CUARTO.- En el tema que nos ocupa, el transporte debe tener como principal objetivo la eficaz prestación del servicio, procurando la seguridad, regularidad, eficiencia y modernización del servicio. Apoyado en lo anterior, es evidente que la tecnología ha permeado nuestras vidas, y muchos ciudadanos tienen acceso a tecnologías de comunicación que les permite acceder a diversas plataformas, aplicaciones, y programas electrónicos, con los que pueden obtener el despacho digital del servicio de transporte. Lo anterior no es más que otra opción de movilidad, misma que a la fecha no está ordenada, por lo que con fundamento en los artículos 6, 7, 11, 12, 13, y haciendo énfasis en el 15 de la *Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California*, le permiten al Ayuntamiento, establecer las modalidades de servicio atendiendo a sus necesidades en materia de transporte.

QUINTO.- Tomando en cuenta lo anterior, y en armonía con las modificaciones al reglamento de transporte de nuestra ciudad, es necesario el estudio y análisis jurídico – social, para poder reglamentar e integrar a nuestro marco jurídico estos aditamentos, dispositivos, programas, aplicaciones y demás tecnologías, que permiten obtener a los usuarios el despacho digital de transporte. Es importante ponderar que es más importante para la ciudad: el transporte o los usuarios del transporte, y bajo esa condición, se debe priorizar al ciudadano que utiliza este servicio, por ser una opción que como las otras modalidades atiende sus necesidades en materia de transporte.

SEXTO.- Esto toma particular relevancia cuando analizamos que el año pasado, concretamente el cuatro de junio de dos mil quince, mediante oficio OPN-008-



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

2015, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) emitió una opinión no vinculante sobre las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT). En dicha opinión exhortó a los gobiernos estatales y al del entonces Distrito Federal, entre otras cosas, a generar una categoría o modalidad especial para este tipo de compañías dentro de su marco normativo (v. gr. con una reforma a la *Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California*, y en el caso particular del Estado de Baja California, al *Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California*), para tomar en cuenta los beneficios al consumidor que otorgan por su eficiencia e innovación. Además, la COFECE indicaba que, en caso de existir regulación específica, su diseño debería evitar establecer control de precios (máximos) o limitar la oferta de vehículos; y de ninguna manera observar ambas medidas restrictivas, pues tienen consecuencias perniciosas en materia de calidad del servicio y precios para los usuarios. El razonamiento de la autoridad es sencillo, al evitar estas distorsiones en un mercado disruptivo, se mantienen las ventajas en eficiencia que permite la innovación tecnológica.

SÉPTIMO.- En su opinión la COFECE distingue 2 tipos de modalidades o plataformas:

- **Complementarias.** Aquellas que conectan a consumidores de servicios de transporte de punto-a-punto con taxistas registrados en la modalidad de servicios públicos; e,
- **Independientes.** Aquellas que por medio de una aplicación conectan a conductores que ofrecen servicios particulares a consumidores.

OCTAVO.- Estas Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles, *ERT*, así llamadas por la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), son aquéllas "dedicadas a mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores de servicios de transporte a través de aplicaciones en teléfonos móviles¹. Dichas empresas ofrecen al consumidor una mayor seguridad, limpieza, atención, transparencia, certidumbre en los tiempos de espera y elección eficiente de rutas.

El concepto propuesto limita el campo de visión del regulador, implicando una simplificación en la redacción y se tome en cuenta lo señalado por la COFECE, en el sentido de que las *ERT* tienen en común reducir las asimetrías de

¹Comisión Federal de Competencia Económica. OPN-008-2015 emitida el 4 de junio del 2015. COFECE <http://www.cofece.mx:8080/cfcresoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf>, consultada el 4 de julio de 2016



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

información entre consumidores y proveedores a través de una plataforma tecnológica.

NOVENO.- Es consciente sin embargo la COFECE, en el sentido de que las *ERT* no se encuentran reguladas toda vez que la tecnología e innovación sobrepasaron la regulación existente de los servicios de transporte. Al momento que las *plataformas independientes* salen al mercado, los integrantes del servicio de transporte público se oponen a éstas ya que consideran deben sujetarse a su misma regulación, que implica el otorgamiento de una concesión y el de una licencia, entre otros requerimientos, sin mencionar los temas políticos.

DÉCIMO.-Contrario a lo anterior, el 4 de junio de 2015, la Comisión Federal de Competencia Económica mediante oficio OPN-008-2015² emitió una opinión no vinculante sobre las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles (*ERT*) a la que hemos venido haciendo referencia. En dicha opinión exhortó a los gobiernos estatales y al del entonces Distrito Federal, entre otras cosas, a generar una categoría o modalidad especial para este tipo de compañías dentro de su marco normativo (v. gr. con una reforma a la *Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California*, y en el caso particular del Estado de Baja California, al *Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California*), para tomar en cuenta los beneficios al consumidor que otorgan por su eficiencia e innovación. Además, la COFECE indicaba que, en caso de existir regulación específica, su diseño debería evitar establecer control de precios (máximos) o limitar la oferta de vehículos; y de ninguna manera observar ambas medidas restrictivas, pues tienen consecuencias perniciosas en materia de calidad del servicio y precios para los usuarios. El razonamiento de la autoridad es sencillo, al evitar estas distorsiones en un mercado disruptivo, se mantienen las ventajas en eficiencia que permite la innovación tecnológica.

En otras palabras, la COFECE recomienda se reconozca como una nueva modalidad a las *ERT* y que su marco normativo se limite a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario. Ello para proteger la libre competencia y la calidad de servicio ofrecido a la sociedad. De la misma manera, ciudades en Estados Unidos como Chicago, Houston, San Antonio, Washington DC, Seattle y California han modificado su regulación para no interferir en el desarrollo de las *ERT*.

²Idem



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

DÉCIMO PRIMERO.- Si bien es dable concluir o considerar que la disputa alrededor de las plataformas como Uber es una confrontación entre los derechos de trabajo e igualdad de los prestadores del servicio público a competir bajo un mismo plano, y los derechos a la libre concurrencia y competencia de este tipo de plataformas para ofrecer un servicio de calidad en favor del interés general; resulta viable concluir, bajo el mismo supuesto, que atendiendo al interés general y al derecho de la sociedad a escoger su modo de transportación, así como los beneficios que traerá consigo la competencia en la calidad de los servicios de transporte, las plataformas de Empresas de Redes de Transporte deben prevalecer aún y sobre aquellos derechos de los particulares³, por lo cual las *ERT* se deben integrar al mercado y contar con su propia regulación limitada a proteger los derechos del usuario.

DÉCIMO SEGUNDO.- Por otra parte, pero dentro de la misma tesitura, es pertinente hacer notar que de todos es sabido que el Ayuntamiento es el orden de gobierno de mayor aproximación a la voluntad popular e instrumento con el que cuentan los habitantes de una municipalidad, tanto para la pronta y eficaz resolución de los problemas que aquejan al conglomerado social, como para prestar con eficiencia los servicios públicos inherentes atender las necesidades que implican la convivencia en comunidad.

DÉCIMO TERCERO.- En su calidad de ente gubernamental, el Ayuntamiento se encuentra dotado de facultades y atribuciones que le permiten adoptar resoluciones adecuadas para tender a la comunidad asentada en su territorio, mediante la aplicación de programas sociales y comunitarios, cuya implementación requiere también la activa participación de una ciudadanía debidamente informada, de tal forma que aquél pueda proponer y aprobar medidas eficaces en beneficio del conglomerado social, necesariamente sustentadas en los principios de honradez, oportunidad, eficiencia y transparencia, y con el suficiente respaldo ciudadano.

DÉCIMO CUARTO.- Como todos sabemos, una de las obligaciones principales de los municipios consiste en la prestación del servicio de transporte público de personas por toda la extensión de su territorio. También es de todos sabido que los municipios en nuestro estado han delegado en personas particulares la responsabilidad de este servicio público, mediante el otorgamiento de concesiones o permisos.

³CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. SU OBJETIVO FUNDAMENTAL ES LA SATISFACCIÓN DEL INTERÉS SOCIAL. Localización: [TA]; 10ª. Época; T.C.C.; Semanario Judicial de la Federación; I.1ª.A.104 A (10ª); Publicación: Viernes 26 de junio de 2015 09:20 h Registro No. 2 009 506



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

DÉCIMO QUINTO.- Todos conocemos o creemos conocer las diversas problemáticas que en materia de transporte local de pasajeros se han estado presentando hasta la fecha, incluyendo aquella relacionada con los conflictos violentos ocasionados por transportistas tradicionales en contra de particulares que brindan el mismo servicio, pero utilizando plataformas tecnológicas, pagos mediante tarjetas electrónicas y uso de geoposicionadores satelitales.

La conseja popular nos ha hecho saber que a la fecha el usuario se queja sentidamente respecto de lo complicado que resulta movilizarse en el transporte tradicional, que además de considerarlo costoso, lo califica como anticuado, incomodo, saturado en horas pico, sucio, etc.

Ante tal situación, es evidente que la llegada a nuestro municipio de empresas que ofrecen el mismo servicio de transporte, pero que un simple toque de una tecla en su teléfono inteligente consiguen que lleguen por él hasta donde se encuentre, en vehículos limpios y de reciente modelo, con choferes vestidos apropiadamente y capacitados para brindarle un trato cortés y respetuoso, y que además de cobrarle una tarifa justa, te reciben el pago mediante tarjetas electrónicas, tal llegada ha sido recibida con beneplácito por todos aquellos usuarios que aspiran a recibir lo mejor por su dinero.

DÉCIMO SEXTO.- A nivel mundial existen muchas opciones de servicios semejantes y algunas de tales empresas utilizan vehículos particulares y en otras son taxis que ya cuentan con permiso de los ayuntamientos.

Entre otros beneficios ofrecen la posibilidad de calificar la calidad del servicio prestado, el conocimiento por anticipado de la tarifa, placas, vehículo, nombre del conductor y su número de teléfono, conocer en tiempo real la ubicación del vehículo antes de su arribo por el cliente y conocer la ruta que seguirá durante el viaje.

Las medidas de seguridad que están utilizando las nuevas empresas generan buenos resultados, por lo tanto siendo responsables debemos fomentar y difundir esas medidas para garantizar mejores servicios a los ciudadanos usuarios.

DÉCIMO SÉPTIMO.- Las plataformas móviles que tales empresas utilizan operan a nivel mundial. Existen también antecedentes de regulación, teniendo como ejemplo las disposiciones emitidas en julio del 2015 por el entonces Distrito Federal, quien mediante Acuerdo Administrativo determinó las reglas correspondientes para autorizar la operatividad de empresas que ofrecen transporte de pasajeros en vehículos privados y que para ello estén utilizando teléfonos inteligentes y plataformas informáticas, también se pueden reconocer



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

las reformas a la *Ley de Transporte para el Estado de Puebla* del 28 de agosto del mismo 2015 y las más actuales reformas a la *Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco* del 12 de mayo de 2016.

DÉCIMO OCTAVO.- Tampoco debemos perder de vista que de la misma forma, los tres órdenes de gobierno, municipal, estatal y federal, están obligados a garantizar la funcionalidad de un sistema de libre competencia en el proceso de provisión de bienes a consumidores y de servicios a los usuarios, habida cuenta de que ello constituye un derecho de todos los ciudadanos, previsto por el artículo 28 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, del cual puede deducirse que la autoridad municipal, otorgante de concesiones para transportar o movilizar a sus ciudadanos, mediante el sistema de "permisos", no puede establecer ni puede permitir el establecimiento de "nichos de mercado cautivo" en beneficio de ningún concesionario o permisionario, ni éstos pueden exigir que la autoridad limite la libre competencia mediante el establecimiento de requisitos extraordinarios o mediante mecanismos de moratorias o negativas en el otorgamiento de nuevos permisos o concesiones, o mediante la prohibición de nuevas modalidades.

DÉCIMO NOVENO.- Los *ERT* no se encuentran regulados en la mayoría de la normatividad de nuestro país, toda vez que la tecnología e innovación sobrepasaron la regulación existente de los servicios de transporte. Al momento que las *plataformas independientes* salen al mercado, los integrantes del servicio de transporte público se oponen a éstas ya que consideran deben sujetarse a su misma regulación, que implica el otorgamiento de una concesión y el de una licencia, entre otros requerimientos, sin mencionar los temas políticos.

Ante la llegada de nuevos competidores, los transportistas tradicionales no podrían quejarse de quedar fuera del nuevo esquema, puesto que nada les prohíbe que igualmente oferten sus servicios mediante el aprovechamiento de aplicaciones móviles semejantes, o mediante la utilización de cualquier avance tecnológico, como de hecho ya ocurre en algunas localidades, donde se han constituido agrupaciones para operar de forma colectiva mediante la utilización de sistemas telefónicos, que les permiten operar de forma parecida a las empresas que ahora irrumpen en nuestro escenario municipal, en términos de lo expuestos por la COFECE en la opinión citada.

VIGÉSIMO.- Vistas las consideraciones expuestas e impulsados por la preocupación que han generado los incidentes violentos y suscitados en fechas recientes, y vista la carencia de la normatividad municipal para regular modalidades modernas de transporte local de pasajeros, se considera que deben



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

emitirse las reglas de carácter general que resulten necesarias, para que sea la autoridad municipal quien, en cumplimiento de sus obligaciones y facultades, sea la que se involucre en la búsqueda de las soluciones necesarias para mantener el orden público y la libre tranquilidad de todos aquellos ciudadanos que en ejercicio de su libertad de consumo, decidan utilizar la modalidad de transporte que mejor se ajuste a sus necesidades o capacidad económica.

VIGÉSIMO PRIMERO.- Bajo estos supuestos, desde el mes de noviembre de 2015, el H. Cabildo del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tijuana, Baja California, reformó el *Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California*, adicionando un segundo párrafo al artículo 58 para requerir de una autorización previa, expresa y por escrito de la autoridad municipal a quienes presten el servicio de transporte de personas en vehículos particulares que se contraten o soliciten mediante dispositivos electrónicos o aplicaciones tecnológicas.

VIGÉSIMO SEGUNDO.- Como corolario de lo anterior, a efecto de ser congruentes con la normatividad municipal, la autorización a que se refiere el numeral citado podrá otorgarse por la dependencia que por competencia le corresponda, siempre y cuando se satisfagan los requisitos siguientes:

1. La solicitud del servicio deberá ser única y exclusivamente mediante la activación de una aplicación electrónica, que cuente con registro ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial..
2. Los solicitantes del servicio deberán estar debidamente registrados en las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT), e identificados en las aplicaciones electrónicas consecuentes.
3. Los vehículos mediante los cuales se preste el servicio utilizarán la cromática de fábrica, no pudiendo contener signo, símbolo o logotipo alguno de la ERT de que se trate.
4. Al contratarse el servicio mediante la utilización de una aplicación electrónica, aquél no será público sino privado, por lo que quedará estrictamente prohibido contratar el servicio fuera del mecanismo operado por la propia aplicación, es decir, no podrá ofrecer el servicio en la vía pública.
5. Los vehículos que presten el servicio no podrán tener una antigüedad mayor a los seis años y su valor no podrá ser inferior, en factura, al precio actual de \$165,000.00 M.N. (Ciento Sesenta y Cinco mil Pesos 00/100 Moneda Nacional).
6. Deberá contar con un seguro expedido por compañía autorizada, de cobertura amplia hasta por la suma de \$3'000,000.00 M.N. (Tres Millones de Pesos 00/100



M.N.), cubriendo además daños a terceros y a ocupantes o pasajeros. (Seguro específico para ERT).

7. Las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles tendrán la obligación de facilitar al Ayuntamiento, por conducto de la dependencia que por competencia corresponda, el acceso al monitoreo, como parte de sus facultades de inspección y vigilancia.

8. Las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles, deberán convenir con el Ayuntamiento una aportación que no podrá ser menor del 1.5% (uno y medio por ciento) de la facturación bruta mensual, a favor del propio Ayuntamiento del Municipio de Tijuana, Baja California, a efecto de que se constituya un fondo para la infraestructura del transporte público en la ciudad y se mejoren los servicios que presta la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana. La información sobre los ingresos se proporcionará mediante el acceso a personal del Ayuntamiento de la información contable que acredite los ingresos.

FUNDAMENTO LEGAL

PRIMERO.- Que la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* en el inciso h) de la fracción V del artículo 115 otorga a los Municipios la facultad legal para intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros, cuando afecten su ámbito territorial.

SEGUNDO.- Que la misma Ley Cimerá en la fracción II del citado artículo establece que los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general, dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

TERCERO.- Que la *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California*, en su artículo 76 establece que el Municipio posee personalidad jurídica y patrimonio propio y goza de plena autonomía para reglamentar directa y libremente las materias de su competencia.



**AYUNTAMIENTO
DE TIJUANA**

CUARTO.- Que en términos similares, la fracción IX del artículo 83 de la Carta Constitucional local establece como atribución específica de los Ayuntamientos del Estado de Baja California, la prestación y regulación en sus respectivas competencias territoriales, del servicio de transporte público.

QUINTO.- Que a su vez, el artículo 82 de la Constitución estatal señala que para el mejor desempeño de las facultades que le son propias, así como para la prestación de los servicios públicos y el ejercicio de las funciones que le son inherentes, el Ayuntamiento tendrá a su cargo, entre otras atribuciones, la de regular todos los ramos que sean competencia del municipio y reformar, derogar o abrogar los ordenamientos que expida, así como establecer todas las disposiciones normativas de observancia general, indispensables para el cumplimiento de sus fines; así como expedir los bandos de policía y gobierno, así como los demás reglamentos, circulares y disposiciones administrativas, que regulen la organización y funcionamiento interno del gobierno del Ayuntamiento y la administración pública municipal.

SEXTO.- Que el artículo 3 de la *Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California*, dispone que los municipios de Baja California gozan de autonomía plena para gobernar y administrar los asuntos propios de la comunidad. En este sentido, los Ayuntamientos, en ejercicio de esta atribución, están facultados para aprobar y expedir los reglamentos, bandos de policía y gobierno, disposiciones administrativas y circulares de observancia general dentro de su jurisdicción territorial, así como para regular su funcionamiento, el de la administración pública municipal y el de sus órganos de gobierno interno.

SÉPTIMO.- Que entre las atribuciones de los regidores se encuentra el derecho de iniciativa de los proyectos de acuerdo y resoluciones en los términos del artículo 44 del *Reglamento Interno y de Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California*.

Que en mérito de lo anterior, se somete a la consideración de este H. Cabildo para su discusión y aprobación, debidamente fundados y motivados los siguientes:

PUNTOS DE ACUERDO

PRIMERO.- Se faculta al Ejecutivo Municipal para que por conducto del servidor público que por competencia le corresponda, autorice la operación de las



**AYUNTAMIENTO
DE TIJUANA**

denominadas empresas de transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT), una vez se satisfagan los requisitos a que se refiere el Considerando Vigésimo Segundo del presente Acuerdo.

SEGUNDO.-Se instruye a la administración pública municipal para que en el término de noventa días a partir de la aprobación por el H. Cabildo del contenido del presente Acuerdo, presente ante este H. Pleno proyecto de reformas reglamentarias coincidentes con lo que ahora se aprueba.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente acuerdo entrará en vigor a partir de su aprobación por el H. Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California.

SEGUNDO.- Publíquese en la Gaceta Municipal para conocimiento de los ciudadanos.

DADO y firmado en el gabinete de trabajo del Presidente Municipal en las instalaciones del Palacio Municipal de la ciudad de Tijuana, Baja California a los cuatro días del mes de julio de dos mil dieciséis.

Atentamente,

**DR. JORGE ENRIQUE ASTIAZARÁN ORCÍ
PRESIDENTE MUNICIPAL DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA**

Con fundamento en el artículo 50 del Reglamento Interno y de Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, y en virtud de ser el presente acuerdo de obvia y pronta resolución se solicita la dispensa de trámite en Comisiones para ser discutido y en su caso aprobado en este Pleno.



**AYUNTAMIENTO
DE TIJUANA**

EL C. LIC. CARLOS MEJÍA LÓPEZ Secretario de Gobierno Municipal del H. Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, conforme a la Ley, -----

C E R T I F I C A:

Que en el acta levantada con motivo de la Sesión Extraordinaria de Cabildo del H. Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, celebrada el día ocho de julio de dos mil dieciséis, se encuentra un que a la letra dice: -----

ACTA No. 39.” tomando en consideración:-----

PRIMERO.- Es un hecho incontrovertible que durante los últimos años la tecnología ha permeado nuestra vida de manera casi absoluta. Los procesos productivos, las comunicaciones, la educación, la difusión de la información han evolucionado invariablemente y de manera acelerada de acuerdo con los avances tecnológicos. La movilidad urbana es un elemento de nuestra ciudad que también ha ido en franca evolución, y de la misma forma que los anteriores, la tecnología ha sido un factor decisivo que ha permitido esa transformación.-----

SEGUNDO.- Tanto en nuestra ciudad, como en las ciudades más importantes del mundo, la tecnología representa un papel preponderante en todos los sectores productivos, tanto de manera directa como indirecta. Uno de los sectores más importantes es el de la movilidad, en específico el transporte en cualquiera de sus modalidades. La reglamentación estatal y municipal, particularmente esta última, ha buscado y evolucionado durante los últimos tiempos de conformidad con la prestación del servicio y las necesidades del usuario. La presente administración ha hecho grandes esfuerzos por enlazar los eslabones que permitan unir la actualidad con nuestra realidad jurídica. Se ha logrado mucho, pero aún falta mucho por hacer.-----

TERCERO.- El cambio, la evolución y la época en que nos encontramos, nos obliga a buscar esos mecanismos, dispositivos y herramientas, que nos mantengan a la vanguardia, pero sobre todo, con una visión a largo plazo. Lo anterior no tendría sentido si no existen acciones concretas, armónicas, pero sobre todo lógicas. Una vez más, la ciudad requiere evolucionar, para satisfacer la realidad que vive en materia de transporte. La tecnología vuelve a jugar un papel definitivo en este rubro y existen diversos aditamentos, dispositivos, programas, aplicaciones y demás tecnologías, que permiten obtener el despacho digital del servicio de transporte, mismos que a la fecha no han sido estructurados y ordenados de conformidad con la legislación aplicable al caso.-----

CUARTO.- En el tema que nos ocupa, el transporte debe tener como principal objetivo la eficaz prestación del servicio, procurando la seguridad, regularidad, eficiencia y modernización del servicio. Apoyado en lo anterior, es evidente que la tecnología ha permeado nuestras vidas, y muchos ciudadanos tienen acceso a tecnologías de comunicación que les permite acceder a diversas plataformas, aplicaciones, y programas electrónicos, con los que pueden obtener el despacho digital del servicio de transporte. Lo anterior no es más que otra opción de movilidad, misma que a la fecha no está ordenada, por lo que con fundamento



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

en los artículos 6, 7, 11, 12, 13, y haciendo énfasis en el 15 de la *Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California*, le permiten al Ayuntamiento, establecer las modalidades de servicio atendiendo a sus necesidades en materia de transporte.- - - - -

QUINTO.- Tomando en cuenta lo anterior, y en armonía con las modificaciones al reglamento de transporte de nuestra ciudad, es necesario el estudio y análisis jurídico – social, para poder reglamentar e integrar a nuestro marco jurídico estos aditamentos, dispositivos, programas, aplicaciones y demás tecnologías, que permiten obtener a los usuarios el despacho digital de transporte. Es importante ponderar que es más importante para la ciudad: el transporte o los usuarios del transporte, y bajo esa condición, se debe priorizar al ciudadano que utiliza este servicio, por ser una opción que como las otras modalidades atiende sus necesidades en materia de transporte.- - - - -

SEXTO.- Esto toma particular relevancia cuando analizamos que el año pasado, concretamente el cuatro de junio de dos mil quince, mediante oficio OPN-008-2015, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) emitió una opinión no vinculante sobre las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT). En dicha opinión exhortó a los gobiernos estatales y al del entonces Distrito Federal, entre otras cosas, a generar una categoría o modalidad especial para este tipo de compañías dentro de su marco normativo (v. gr. con una reforma a la *Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California*, y en el caso particular del Estado de Baja California, al *Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California*), para tomar en cuenta los beneficios al consumidor que otorgan por su eficiencia e innovación. Además, la COFECE indicaba que, en caso de existir regulación específica, su diseño debería evitar establecer control de precios (máximos) o limitar la oferta de vehículos; y de ninguna manera observar ambas medidas restrictivas, pues tienen consecuencias perniciosas en materia de calidad del servicio y precios para los usuarios. El razonamiento de la autoridad es sencillo, al evitar estas distorsiones en un mercado disruptivo, se mantienen las ventajas en eficiencia que permite la innovación tecnológica.- - - - -

SÉPTIMO.- En su opinión la COFECE distingue 2 tipos de modalidades o plataformas:- - - - -

•**Complementarias.** Aquellas que conectan a consumidores de servicios de transporte de punto-a-punto con taxistas registrados en la modalidad de servicios públicos; e,- - - - -

•**Independientes.** Aquellas que por medio de una aplicación conectan a conductores que ofrecen servicios particulares a consumidores.- - - - -

OCTAVO.- Estas Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles, *ERT*, así llamadas por la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), son aquéllas “dedicadas a mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores de servicios de transporte a través de aplicaciones en teléfonos móviles. Dichas empresas ofrecen al consumidor una mayor seguridad, limpieza, atención, transparencia, certidumbre en los tiempos de espera y elección eficiente de rutas.- - - - -



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

El concepto propuesto limita el campo de visión del regulador, implicando una simplificación en la redacción y se tome en cuenta lo señalado por la COFECE, en el sentido de que las *ERT* tienen en común reducir las asimetrías de información entre consumidores y proveedores a través de una plataforma tecnológica.-----

NOVENO.- Es consciente sin embargo la COFECE, en el sentido de que las *ERT* no se encuentran reguladas toda vez que la tecnología e innovación sobrepasaron la regulación existente de los servicios de transporte. Al momento que las *plataformas independientes* salen al mercado, los integrantes del servicio de transporte público se oponen a éstas ya que consideran deben sujetarse a su misma regulación, que implica el otorgamiento de una concesión y el de una licencia, entre otros requerimientos, sin mencionar los temas políticos.-----

DÉCIMO.- Contrario a lo anterior, el 4 de junio de 2015, la Comisión Federal de Competencia Económica mediante oficio OPN-008-2015 emitió una opinión no vinculante sobre las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles (*ERT*) a la que hemos venido haciendo referencia. En dicha opinión exhortó a los gobiernos estatales y al del entonces Distrito Federal, entre otras cosas, a generar una categoría o modalidad especial para este tipo de compañías dentro de su marco normativo (v. gr. con una reforma a la *Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California*, y en el caso particular del Estado de Baja California, al *Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California*), para tomar en cuenta los beneficios al consumidor que otorgan por su eficiencia e innovación. Además, la COFECE indicaba que, en caso de existir regulación específica, su diseño debería evitar establecer control de precios (máximos) o limitar la oferta de vehículos; y de ninguna manera observar ambas medidas restrictivas, pues tienen consecuencias perniciosas en materia de calidad del servicio y precios para los usuarios. El razonamiento de la autoridad es sencillo, al evitar estas distorsiones en un mercado disruptivo, se mantienen las ventajas en eficiencia que permite la innovación tecnológica.-----

En otras palabras, la COFECE recomienda se reconozca como una nueva modalidad a las *ERT* y que su marco normativo se limite a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario. Ello para proteger la libre competencia y la calidad de servicio ofrecido a la sociedad. De la misma manera, ciudades en Estados Unidos como Chicago, Houston, San Antonio, Washington DC, Seattle y California han modificado su regulación para no interferir en el desarrollo de las *ERT*.-----

DÉCIMO PRIMERO.- Si bien es dable concluir o considerar que la disputa alrededor de las plataformas como Uber es una confrontación entre los derechos de trabajo e igualdad de los prestadores del servicio público a competir bajo un mismo plano, y los derechos a la libre competencia y competencia de este tipo de plataformas para ofrecer un servicio de calidad en favor del interés general; resulta viable concluir, bajo el mismo supuesto, que atendiendo al interés general y al derecho de la sociedad a escoger su modo de transportación, así



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

como los beneficios que traerá consigo la competencia en la calidad de los servicios de transporte, las plataformas de Empresas de Redes de Transporte deben prevalecer aún y sobre aquellos derechos de los particulares, por lo cual las ERT se deben integrar al mercado y contar con su propia regulación limitada a proteger los derechos del usuario.-----

DÉCIMO SEGUNDO.- Por otra parte, pero dentro de la misma tesitura, es pertinente hacer notar que de todos es sabido que el Ayuntamiento es el orden de gobierno de mayor aproximación a la voluntad popular e instrumento con el que cuentan los habitantes de una municipalidad, tanto para la pronta y eficaz resolución de los problemas que aquejan al conglomerado social, como para prestar con eficiencia los servicios públicos inherentes atender las necesidades que implican la convivencia en comunidad.-----

DÉCIMO TERCERO.- En su calidad de ente gubernamental, el Ayuntamiento se encuentra dotado de facultades y atribuciones que le permiten adoptar resoluciones adecuadas para tender a la comunidad asentada en su territorio, mediante la aplicación de programas sociales y comunitarios, cuya implementación requiere también la activa participación de una ciudadanía debidamente informada, de tal forma que aquél pueda proponer y aprobar medidas eficaces en beneficio del conglomerado social, necesariamente sustentadas en los principios de honradez, oportunidad, eficiencia y transparencia, y con el suficiente respaldo ciudadano.-----

DÉCIMO CUARTO.- Como todos sabemos, una de las obligaciones principales de los municipios consiste en la prestación del servicio de transporte público de personas por toda la extensión de su territorio. También es de todos sabido que los municipios en nuestro estado han delegado en personas particulares la responsabilidad de este servicio público, mediante el otorgamiento de concesiones o permisos.-----

DÉCIMO QUINTO.- Todos conocemos o creemos conocer las diversas problemáticas que en materia de transporte local de pasajeros se han estado presentando hasta la fecha, incluyendo aquella relacionada con los conflictos violentos ocasionados por transportistas tradicionales en contra de particulares que brindan el mismo servicio, pero utilizando plataformas tecnológicas, pagos mediante tarjetas electrónicas y uso de geoposicionadores satelitales.-----

La conseja popular nos ha hecho saber que a la fecha el usuario se queja sentidamente respecto de lo complicado que resulta moverse en el transporte tradicional, que además de considerarlo costoso, lo califica como anticuado, incomodo, saturado en horas pico, sucio, etc.-----

Ante tal situación, es evidente que la llegada a nuestro municipio de empresas que ofrecen el mismo servicio de transporte, pero que un simple toque de una tecla en su teléfono inteligente consiguen que lleguen por él hasta donde se encuentre, en vehículos limpios y de reciente modelo, con choferes vestidos apropiadamente y capacitados para brindarle un trato cortés y respetuoso, y que además de cobrarle una tarifa justa, te reciben el pago mediante tarjetas electrónicas, tal llegada ha sido recibida con beneplácito por todos aquellos usuarios que aspiran a recibir lo mejor por su dinero.-----



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

DÉCIMO SEXTO.- A nivel mundial existen muchas opciones de servicios semejantes y algunas de tales empresas utilizan vehículos particulares y en otras son taxis que ya cuentan con permiso de los ayuntamientos.-----

Entre otros beneficios ofrecen la posibilidad de calificar la calidad del servicio prestado, el conocimiento por anticipado de la tarifa, placas, vehículo, nombre del conductor y su número de teléfono, conocer en tiempo real la ubicación del vehículo antes de su arribo por el cliente y conocer la ruta que seguirá durante el viaje.-----

Las medidas de seguridad que están utilizando las nuevas empresas generan buenos resultados, por lo tanto siendo responsables debemos fomentar y difundir esas medidas para garantizar mejores servicios a los ciudadanos usuarios.-----

DÉCIMO SÉPTIMO.- Las plataformas móviles que tales empresas utilizan operan a nivel mundial. Existen también antecedentes de regulación, teniendo como ejemplo las disposiciones emitidas en julio del 2015 por el entonces Distrito Federal, quien mediante Acuerdo Administrativo determinó las reglas correspondientes para autorizar la operatividad de empresas que ofrecen transporte de pasajeros en vehículos privados y que para ello estén utilizando teléfonos inteligentes y plataformas informáticas, también se pueden reconocer las reformas a la *Ley de Transporte para el Estado de Puebla* del 28 de agosto del mismo 2015 y las más actuales reformas a la *Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco* del 12 de mayo de 2016.-----

DÉCIMO OCTAVO.- Tampoco debemos perder de vista que de la misma forma, los tres órdenes de gobierno, municipal, estatal y federal, están obligados a garantizar la funcionalidad de un sistema de libre competencia en el proceso de provisión de bienes a consumidores y de servicios a los usuarios, habida cuenta de que ello constituye un derecho de todos los ciudadanos, previsto por el artículo 28 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, del cual puede deducirse que la autoridad municipal, otorgante de concesiones para transportar o movilizar a sus ciudadanos, mediante el sistema de "permisos", no puede establecer ni puede permitir el establecimiento de "nichos de mercado cautivo" en beneficio de ningún concesionario o permisionario, ni éstos pueden exigir que la autoridad limite la libre competencia mediante el establecimiento de requisitos extraordinarios o mediante mecanismos de moratorias o negativas en el otorgamiento de nuevos permisos o concesiones, o mediante la prohibición de nuevas modalidades.-----

DÉCIMO NOVENO.- Los ERT no se encuentran regulados en la mayoría de la normatividad de nuestro país, toda vez que la tecnología e innovación sobrepasaron la regulación existente de los servicios de transporte. Al momento que las *plataformas independientes* salen al mercado, los integrantes del servicio de transporte público se oponen a éstas ya que consideran deben sujetarse a su misma regulación, que implica el otorgamiento de una concesión y el de una licencia, entre otros requerimientos, sin mencionar los temas políticos.-----

Ante la llegada de nuevos competidores, los transportistas tradicionales no



AYUNTAMIENTO DE TIJUANA

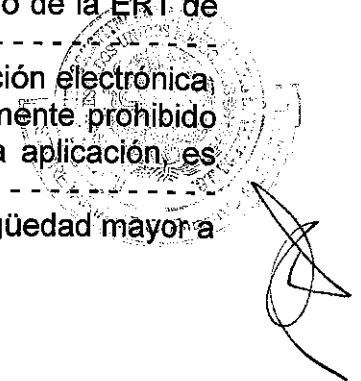
podrían quejarse de quedar fuera del nuevo esquema, puesto que nada les prohíbe que igualmente oferten sus servicios mediante el aprovechamiento de aplicaciones móviles semejantes, o mediante la utilización de cualquier avance tecnológico, como de hecho ya ocurre en algunas localidades, donde se han constituido agrupaciones para operar de forma colectiva mediante la utilización de sistemas telefónicos, que les permiten operar de forma parecida a las empresas que ahora irrumpen en nuestro escenario municipal, en términos de lo expuestos por la COFECE en la opinión citada.-----

VIGÉSIMO.- Vistas las consideraciones expuestas e impulsados por la preocupación que han generado los incidentes violentos y suscitados en fechas recientes, y vista la carencia de la normatividad municipal para regular modalidades modernas de transporte local de pasajeros, se considera que deben emitirse las reglas de carácter general que resulten necesarias, para que sea la autoridad municipal quien, en cumplimiento de sus obligaciones y facultades, sea la que se involucre en la búsqueda de las soluciones necesarias para mantener el orden público y la libre tranquilidad de todos aquellos ciudadanos que en ejercicio de su libertad de consumo, decidan utilizar la modalidad de transporte que mejor se ajuste a sus necesidades o capacidad económica.-----

VIGÉSIMO PRIMERO.- Bajo estos supuestos, desde el mes de noviembre de 2015, el H. Cabildo del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tijuana, Baja California, reformó el *Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, Baja California*, adicionando un segundo párrafo al artículo 58 para requerir de una autorización previa, expresa y por escrito de la autoridad municipal a quienes presten el servicio de transporte de personas en vehículos particulares que se contraten o soliciten mediante dispositivos electrónicos o aplicaciones tecnológicas.-----

VIGÉSIMO SEGUNDO.- Como corolario de lo anterior, a efecto de ser congruentes con la normatividad municipal, la autorización a que se refiere el numeral citado podrá otorgarse por la dependencia que por competencia le corresponda, siempre y cuando se satisfagan los requisitos siguientes:-----

1. La solicitud del servicio deberá ser única y exclusivamente mediante la activación de una aplicación electrónica, que cuente con registro ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.-----
2. Los solicitantes del servicio deberán estar debidamente registrados en las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT), e identificados en las aplicaciones electrónicas consecuentes.-----
3. Los vehículos mediante los cuales se preste el servicio utilizarán la cromática de fábrica, no pudiendo contener signo, símbolo o logotipo alguno de la ERT de que se trate.-----
4. Al contratarse el servicio mediante la utilización de una aplicación electrónica, aquél no será público sino privado, por lo que quedará estrictamente prohibido contratar el servicio fuera del mecanismo operado por la propia aplicación, es decir, no podrá ofrecer el servicio en la vía pública.-----
5. Los vehículos que presten el servicio no podrán tener una antigüedad mayor a





**AYUNTAMIENTO
DE TIJUANA**

los seis años y su valor no podrá ser inferior, en factura, al precio actual de \$165,000.00 M.N. (Ciento Sesenta y Cinco mil Pesos 00/100 Moneda Nacional).-

6. Deberá contar con un seguro expedido por compañía autorizada, de cobertura amplia por una suma mínima de \$3'000,000.00 M.N. (Tres Millones de Pesos 00/100 M.N.), cubriendo además daños a terceros y a ocupantes o pasajeros. (Seguro específico para ERT).-----

7. Las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles tendrán la obligación de facilitar al Ayuntamiento, por conducto de la dependencia que por competencia corresponda, el acceso al monitoreo, como parte de sus facultades de inspección y vigilancia.-----



8. Las Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles, deberán convenir con el Ayuntamiento una aportación que no podrá ser menor del 1.5% (uno y medio por ciento) de la facturación bruta mensual, a favor del propio Ayuntamiento del Municipio de Tijuana, Baja California, a efecto de que se constituya un fondo para la infraestructura del transporte público en la ciudad y se mejoren los servicios que presta la Dirección Municipal del Transporte Público de Tijuana. La información sobre los ingresos se proporcionará mediante el acceso a personal del Ayuntamiento de la información contable que acredite los ingresos.-----

Por lo anterior el Honorable Cuerpo Edilicio determina aprobar por **MAYORÍA** de votos los siguientes puntos de acuerdo:-----

PRIMERO.- Se faculta al Ejecutivo Municipal para que por conducto del servidor público que por competencia le corresponda, autorice la operación de las denominadas empresas de transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT), una vez se satisfagan los requisitos a que se refiere el Considerando Vigésimo Segundo del presente Acuerdo.-----

SEGUNDO.- Se instruye a la administración pública municipal para que en el término de noventa días a partir de la aprobación por el H. Cabildo del contenido del presente Acuerdo, presente ante este H. Pleno proyecto de reformas reglamentarias coincidentes con lo que ahora se aprueba.-----

Para todos los efectos a que haya lugar, se extiende la presente **CERTIFICACIÓN**, en la ciudad de Tijuana, Baja California, a los once días del mes de julio del año dos mil dieciséis.-----



LIC. CARLOS MEJÍA LÓPEZ
SECRETARIO DE GOBIERNO MUNICIPAL
DEL H. AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA
