

RELATORÍA MESA III RÉGIMEN DEL TRANSPORTE URBANO

Bruno Refugio CARRILLO MEDINA

Juan Francisco Pérez Gálvez señaló en su ponencia “La gestión del transporte colectivo urbano en España”, que el transporte colectivo como servicio público, simplifica la vida, reduce y optimiza el tiempo de traslados del ciudadano. El derecho debe resolver el problema de la gestión del transporte colectivo urbano. Al mismo tiempo, planteó que hay similitudes del transporte con la enseñanza y la salud, ya que también son problemas como el transporte público. Es necesario realizar una interrelación entre el transporte y el urbanismo, explicar sus problemas derivados del crecimiento demográfico y la falta de espacios para el cauce del propio transporte. Describió a la concesión como el orgullo del régimen jurídico español en materia de gestión del transporte colectivo urbano. Concluyó que el transporte colectivo público debe ser: 1. Económico, 2. Cobertura total de la ciudad respectiva. 3. Coadyuvante en el aumento de la calidad de vida, y 4. Generador de un desarrollo social y económico para la comunidad.

Rita Bustamante Alcántara, en “Retos y oportunidades del régimen jurídico del transporte público de Nuevo León”, comentó que una movilidad urbana es una situación que establece un conjunto de necesidades de transporte de los habitantes dentro del espacio urbano del área metropolitana de Monterrey, evidenciándose esto a través de los más de ocho millones de desplazamientos diarios por sus diferentes arterias; hoy en día los cambios dinámicos de una ciudad se reflejan en los patrones de movilidad y en donde impacta la economía, el crecimiento demográfico y la utilización de espacios.

Jorge Fernández Ruiz dijo en su exposición sobre el artículo 115 constitucional, que establece el modelo municipal mexicano que el transporte público no aparece como tal. Debe satisfacer actividades de carác-

ter general. De nuestro hogar a nuestros centros de trabajo como una necesidad individual. Señala que se puede ampliar el catálogo de servicios en las Constituciones locales. El servicio de transporte público urbano debiera ser competencia de las autoridades públicas municipales. Concluyó que se debe disminuir el transporte motorizado y que hay mucho aún por hacer. Propone revisar el texto del artículo 115 respecto a los servicios públicos y promover que se incluya en los estados en sus legislaciones que el transporte público urbano es un servicio a cargo de la autoridad municipal.

Víctor Rafael Hernández Mendible expuso sobre el tema “La regulación del sistema metropolitano del transporte”, a los efectos del derecho venezolano, que el metro subterráneo atiende a la necesidad de brindar un servicio rápido y efectivo y que es un sistema complejo, ya que consta de redes, infraestructura y servicios. Expresó que su fundamento jurídico y su vinculación con el servicio público y el régimen de la infraestructura pública permite la ocupación del territorio en bienes de dominio público y privado. Las modalidades de prestación del servicio público se dan a través de los trenes y vagones y del sistema de autobuses para las zonas donde no llega el metro y los lleva como instrumento alimentador del propio metro. Comentó que los efectos que proceden a la prestación del servicio requieren conocer el orden jurisdiccional por problemas o daños que se generen en su desarrollo.

Arturo Abascal Cordero, de la UNAM, respecto del “Servicio público de taxi”, manifestó que el objetivo fundamental de la política pública de este servicio público es la movilidad sustentable. Señaló que los taxis no son servicios públicos de acuerdo con el artículo 115 constitucional, y que en todo caso debería intentarse responder respecto a ellos las siguientes preguntas: ¿cómo se armonizan las políticas de zonas urbanas que repercuten directamente en la ciudadanía y qué papel deben jugar los municipios y delegaciones en la prestación del servicio? Las principales características de los taxis para su análisis son las del binomio taxista-conductor con una normatividad que establece requisitos al taxista y al taxi. También cómo deben prestarse las distintas modalidades de los servicios de taxi. Finalmente, el itinerario, el cual es determinado por el usuario del servicio. Al mismo tiempo, planteó que no se debe discriminar a los usuarios, una uniformidad en su trato y regular con su régimen jurídico que tiende al establecimiento de taifa, concesiones, etcétera. De-

biendo cumplir con la característica de continuidad que le permite al conductor ciertas cuestiones. Su conclusión general fue que la calidad y la relevancia de la gobernabilidad es lo que determina el futuro de las áreas metropolitanas.

Luis Gerardo Islas González habló del marco legal de Metrorrey, que el esquema de su análisis es el de su naturaleza jurídica, las estadísticas que genera y su marco jurídico secundario. Su idea central fue la convivencia entre el derecho privado y el derecho público en el ejercicio de las atribuciones generales del metro. Su temática general fue que la naturaleza jurídica de la creación del metro radica en su estructura de organismo descentralizado, que busca del desarrollo del transporte colectivo, a través de dos vertientes: la construcción y la administración. Concluyó señalando que Metrorrey forma parte del Poder Ejecutivo del estado, y que por consiguiente forma parte de la administración pública estatal y que no obstante al cumplimiento de su objeto, está obligado a actuar como ente particular, ya que el servicio que presta y administra no constituye actos de autoridad.

Jesús Villarreal Martínez habló de la Ley del Transporte para la Movilidad Sustentable. Su idea central fue el transporte sustentable. Su temática general es el mejoramiento del transporte público en las grandes ciudades, a través de la realización y perfeccionamiento de dicha ley con esquemas de estudios comparativos a nivel nacional y nivel mundial. Y que sus características generales de creación debe revisarse todo el marco legal, el plan estatal, el reglamento de tránsito y normas mexicanas de calidad; carriles exclusivos, problemáticas del desarrollo urbano, seguridad en el transporte, sistema integral del transporte, impulso a obras de vialidad y estacionamientos públicos. Concluyó expresando que para desestimular el uso del automóvil es necesario ofrecer un transporte público de calidad.

La maestra Gabriela Sánchez Luna, en su conferencia “Reflexiones en torno a la plantación urbana y el transporte”, planteó como idea central la relación entre el uso de suelo y plantación del transporte urbano. De manera general expuso que la planeación urbana, planeación de desarrollo y planeación sectorial, son fundamentales para perfeccionar el equilibrio entre ambos factores sociales y legales. Comentó que el principal vehículo de movilidad, principalmente los peatones, eran los amos del espacio, hasta que llegaron los automovilistas, desplazándolos y hacerlos

padecer. Se les ha descuidado. No se les toma en cuenta en la planeación de desarrollo urbano. Concluyó que se requiere de la participación de todos los sectores involucrados en la planeación del transporte urbano.

CONCLUSIONES

1. El equilibrio entre medio ambiente y urbanismo, la generación de una cultura de la movilidad sustentable, deben ser los ejes principales del desarrollo del transporte colectivo público.

2. La economía, cobertura total, la calidad de vida y el desarrollo social deben ser aspiración en su funcionamiento y operación.

3. La idea de transporte público excede el campo de lo jurídico, y por lo tanto debe ser analizado como un aspecto multidisciplinario en el desarrollo de servicio público.

4. En los casos de las zonas urbanas de las ciudades en crecimiento, debe permitirse la participación de los niveles de gobierno municipal, estatal y federal, a fin de conseguir políticas públicas congruentes y eficaces. Es necesario el privilegio del transporte público por sobre el privado, ya que esto generará una cultura cívica que privilegie el ámbito de la comunidad.