

# LA IRRUPCIÓN DE LAS EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE EN LA JURISPRUDENCIA MEXICANA

DANIEL E. TORRES CHECA\*

**RESUMEN:** Desde su llegada al país, las Empresas de Redes de Transporte han buscado posicionarse en el mercado del transporte. Este artículo examina, en primer lugar, las particularidades de estas plataformas, los desafíos que plantean y su impacto en la movilidad urbana. Posteriormente, analiza la respuesta de la Suprema Corte ante este fenómeno, la evolución de su jurisprudencia y cómo ha servido para delinear la configuración legislativa de los Congresos Locales en la materia.

**Palabras clave:** Empresas de Redes de Transporte; Suprema Corte; Movilidad; Plataformas digitales.

**ABSTRACT:** Since their arrival in the country, Transportation Network Companies have sought to carve out a place in the transport sector. This article first explores the distinctive features of these platforms, the challenges they pose, and their impact on urban mobility. It then analyzes the Supreme Court's stance on this issue, the evolution of its jurisprudence, and its influence on the legislative framework adopted by Local Congresses.

**Keywords:** Transportation Network Companies; Supreme Court; Mobility; Digital Platforms.

**SUMARIO:** I. INTRODUCCIÓN. II. DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS. a. Breve acercamiento al servicio público y sus características inherentes. b. Sobre el servicio público-concesionado. c. El servicio público de transporte en México. Un acercamiento a la regulación local. III. TRANSPORTE PRIVADO Y PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS ¿DE QUÉ HABLAMOS CUANDO HABLAMOS DE EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE?. IV. REACCIONES Y RESPUESTAS ¿QUÉ HA DICHO LA SUPREMA CORTE?. a. Acción de Inconstitucionalidad 63/2016. Caso Yucatán, ¿el servicio de transporte prestado a través de plataformas tecnológicas es igual al servicio de transporte público tipo taxi?. a.1. Las entidades estas competencialmente facultadas para normar el transporte prestado a través de plataformas tecnológicas. a.2. Diferencias entre el servicio público de transporte de pasajeros y el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas. b. Acción de Inconstitucionalidad 13/2017. Caso Colima, ¿qué naturaleza tiene el servicio de transporte prestado a través de plataformas tecnológicas?. b.1. Acotación a la potestad legislativa de Congresos Locales (naturaleza del servicio y razonabilidad de la restricción). b.2. Categorización del servicio de transporte como un servicio privado. b.3. Nexos entre la plataforma, los usuarios y los conductores. Aproximación al modelo tripartito de economía colaborativa. c. Amparo en Revisión 454/2020. Caso Quintana Roo. Clarificando conceptos clave. d. Reflexiones sobre los precedentes y la categorización del servicio. V. CONCLUSIONES. FUENTE DE CONSULTA.

---

\* Abogado por la Universidad Panamericana, maestro en derecho constitucional por la Escuela Libre de Derecho y maestro en derechos humanos por la London School of Economics and Political Science. Este artículo es una versión reducida de la Tesis para defender el título de maestro en derecho constitucional. Mail: torreschecca25@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0134-904X>;

## I. INTRODUCCIÓN

La inserción de plataformas tecnológicas en el servicio de transporte de pasajeros supone una nueva configuración en el rol del Estado y un reto para la justicia constitucional en las Cortes mexicanas. Los cambios legales, los fallos de la Suprema Corte de Justicia y, en general, los esquemas regulatorios que se han trazado en el servicio de transporte configuran un nuevo balance entre los competidores del sector.

En este artículo me enfoco en contextualizar el debate en el que se insertan las ERT y su relación con el transporte en México. Para ello, en un primer momento, me centro en explicar brevemente el concepto de servicio público-concesionado, el caso del transporte público en México y la incursión y aumento empírico de las plataformas de intermediación en el transporte de pasajeros. Explico las características de las ERT, su rol en la movilidad de bienes y personas y algunas de las diferencias que sostienen con el servicio público-concesionado. En este primer capítulo introduzco el problema, defino conceptos y explico el crecimiento e importancia de plataformas tecnológicas en el mercado de transporte en un plano fáctico y jurídico.

Dimensionada la incidencia y notas características de las ERT en la movilidad urbana, en un segundo momento analizo la reacción de la Suprema Corte frente a este fenómeno y la importancia de sus fallos para contener, encauzar o alentar la inserción de las ERT en la jurisdicción mexicana.

Un objetivo específico de la investigación es diagnosticar la línea jurisprudencial de la Suprema Corte en la materia y cómo ha servido para delinear la configuración legislativa de los Congresos Locales en la regulación del transporte. En este segundo capítulo estudio de manera particular lo resuelto en la Acción de Inconstitucionalidad 63/2016, la Acción de Inconstitucionalidad 13/2017 y el Amparo en Revisión 454/2020 resuelto por la Segunda Sala.

Por último, en una tercera sección, elaboro las conclusiones de la investigación. En este apartado presento un diagnóstico general de la regulación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas, así como su conformidad o disonancia con los pronunciamientos judiciales en el sector.

## II. DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

### a. Breve acercamiento al servicio público y sus características inherentes

No existen definiciones concluyentes del concepto de servicio público.<sup>1</sup> Desde que la figura comenzó a tener importancia a mediados del siglo XIX<sup>2</sup> se han propiciado una

---

1 En esta investigación no pretendo indagar los orígenes del servicio público ni definir el concepto como categoría jurídica. Me interesa destacar algunos elementos comunes que encauzan su prestación, con el objeto de contrastar las notas características del servicio público de transporte con la contratación a través de Empresas de Redes de Transporte.

2 Para algunos autores la idea de servicio público con las acepciones con las que lo conocemos hoy en día comienza a formarse en Francia y España en la primera mitad del siglo XIX y con el fallo del Tribunal

serie de interpretaciones en torno a lo que es y lo que encierra este concepto. Como explica María Diez, “es difícil que exista una noción o idea más imprecisa que la relativa al servicio público”.<sup>3</sup>

Para la teoría francesa —postulada por Duguit, principalmente— el servicio público es el centro de la función social del Estado y su elemento determinante es la “existencia de una obligación jurídica que se impone a los gobernantes para asegurar sin interrupción el cumplimiento de cierta actividad”.<sup>4</sup> Duguit también identifica que este servicio debe ser “regulado y asegurado” por ser indispensable para el desenvolvimiento social.<sup>5</sup>

La teoría francesa o “clásica” identificaba ciertos elementos constitutivos del servicio público. Siguiendo a Zorrilla Noriega, estos podían identificarse de la siguiente manera: 1. subjetivo (entidad que desarrolla la actividad); 2. objetivo (actividad o función que se presta); 3. teleológico (razón de ser del servicio cómo vinculación a una necesidad de interés general) y 4. jurídico (régimen especial que regula la actividad). Estos elementos servían como regla de reconocimiento para determinar cuándo un servicio debía ser un servicio público.<sup>6</sup>

La postura clásica de servicio público fue contrastada y actualizada. La complejidad en la estructura y funcionamiento del Estado, la liberalización y privatización de ciertos sectores, los mercados basados en libre competencia y los fenómenos de globalización complicaron la posibilidad de importar la noción francesa del servicio público a distintas jurisdicciones.<sup>7</sup>

En España, se empezó a discutir con mayor fuerza la probabilidad que tenía el Estado de delegar funciones a lo particulares, flexibilizando la prestación “directa” de servicios públicos. Esto derivó en distinciones teóricas a nivel doctrinario. Para autores como

---

de Conflictos dictado el 6 de febrero de 1873 en el caso Arret Blanco, que divide o delimita la jurisdicción administrativa y ordinaria. Véase, Fernández Ruiz, Jorge. *Derecho Administrativo*. Secretaría de Gobernación. 2.ª edición. México. Instituto de Investigaciones Jurídicas de UNAM. 2017. p. 217.

También la doctrina apunta que la categoría jurídica esta intrínsecamente ligada con el crecimiento en la prestación de servicios —sanidad, obras públicas, educación— en este siglo por parte del Estado. Véase, Zorrilla Noriega, Ana María. *Derecho administrativo y servicio público: el sector educativo como caso de estudio*. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. Mayo 2020. p. 22

3 María Diez, Manuel. *Derecho Administrativo*. Tomo III, Editorial Plus Ultra. Buenos Aires. 1979, p. 323. *Apud* Fernández Ruiz, Jorge, “Derecho administrativo”, op.cit, nota 3, p. 219

4 Cfr. Duguit, León. *Las transformaciones del derecho público y privado*, trad. de Adolfo G. Posada et al., Argentina, Editorial Heliasta S.R.L., 1975, p. 27. *Apud* Zorrilla Noriega, Ana María. “Derecho administrativo y servicio público: el sector educativo como caso de estudio”, op.cit, nota 3, p. 80

5 *Ibidem*, 83

6 *Ibidem*, p. 97

7 Jorge Fernández Ruiz menciona que “algunos autores persuadidos por la ideas neoliberales y globalizadoras” habrían sugerido incluso “el fin” del servicio público pues habrían modificado radicalmente las causas político-económicas que habían justificado su origen. Así, autores como Gaspar Ariño mencionaban: “el servicio público cumplió su misión y hoy hay que hacerle un digno entierro”. Véase Fernández Ruiz, Jorge. *Derecho Administrativo*. op.cit., nota 2., p.91

Garrido Falla, tendría que diferenciarse entre la noción de función pública que era “necesariamente” prestada por el Estado y la del servicio público que podía ser gestionado por los particulares, cuando existieran razones de técnicas o de conveniencia que lo permitieran.<sup>8</sup> También empezaron a gestarse categorías diversas —como el concepto de “public utility” del sistema norteamericano<sup>9</sup>— que comenzó a entremezclar equilibrios entre los intereses de una empresa que presta un servicio público, la sociedad que los recibe y la regulación del Estado que los ordena, garantiza y vigila.

En México y América Latina, más que teorías propias de reconocimiento al servicio público, se identificó al concepto con la finalidad de la actividad y la intención del Estado en su prestación. Incluso, para autores como Gordillo o Zorrilla Noriega, el elemento determinante para calificar una actividad como servicio público “es el hecho de que el ordenamiento jurídico así lo designe”.<sup>10</sup> Para estos autores no existe una “noción esencial”<sup>11</sup> de servicio público. No es suficiente la finalidad o la necesidad colectiva, lo único definitorio es el régimen jurídico legal especial de la categoría.

Lo cierto es que tener a la Ley como único criterio de identificación es problemático pues, como afirma Gabino Fraga, “dentro de la legislación mexicana no se encuentra un criterio único para definir al servicio público”.<sup>12</sup> Por ello el derecho moderno y los criterios judiciales en México han apuntado a estudiar las características o condiciones en su prestación, más que a la definición o positividad del concepto.

En este esfuerzo, autores como Fernández Ruiz o Serra Rojas han identificado cinco notas características o rasgos esenciales que distinguen la prestación de servicios públicos, a saber: la uniformidad, regularidad, continuidad, obligatoriedad y generalidad.<sup>13 14</sup>

---

8 Garrido Falla, Fernando. “El concepto de servicio público en Derecho Español”, en *Revista de Administración Pública*. Número 135. Madrid. Universidad Complutense de Madrid. 1994. p. 11

9 Cfr. Batson, H. E., “The Economic Concept of a Public Utility” en *Economics*. No. 42. Nov, 1993. pp. 457. *Apud* Zorrilla Noriega, Ana María, “Derecho administrativo y servicio público: el sector educativo como caso de estudio”, op. cit., nota 4., p. 101

10 *Ibidem*, p. 132

11 Gordillo, Agustín. “La defensa del usuario y del administrado” en *Tratado de Derecho Administrativo*. Tomo II. 7a. ed. México. Editorial Porrúa. 2004. p. 193.

12 Fraga, Gabino. *Derecho Administrativo*. 40. Ed. México. Porrúa. 2004, p. 246

13 Así lo defienden autores como Fernández Ruiz, “Disertación sobre el servicio público” en *Revista de Derecho*. No. 13. UASB-Ecuador, Quinto. 2010, p. 13 o Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo. Doctrina, legislación y jurisprudencia*. Primer curso. 21a. ed., México, Porrúa, 2000, p. 108. También Anaya Domínguez, María, *et al.*, “La Concesión Administrativa. Algunos aspectos teóricos y análisis de un caso práctico” en *Revista Praxis de la Justicia Fiscal y Administrativa*. Número 4. México. Tribunal Federal de Justicia Administrativa, 2014.

14 Un punto importante es que las características de los servicios públicos suelen entrelazarse entre ellas. Por ello, dependiendo el autor, pueden listarse sólo algunas de estas excluyendo otras que se encuentran comprendidas en las primeras. También suelen redefinirse términos para conceptualizar una misma característica —por ejemplo, en ocasiones se habla de universalidad en lugar de generalidad o de igualdad en lugar de uniformidad—.

En mayor o menor medida, estas notas también han sido recogidas en la jurisprudencia y legislación mexicana. Desde la quinta época la Corte ha dicho que por servicio público se entiende “toda actividad encaminada a satisfacer una necesidad colectiva, (...) para cuya satisfacción es indispensable desarrollar un esfuerzo regular, continuo y uniforme”.<sup>15</sup> En la misma línea, los Tribunales Colegiados han dicho que las características del servicio público son de “generalidad, uniformidad, continuidad, regularidad, obligatoriedad y subordinación a la administración pública.”<sup>16</sup>

Estas características definen y condicionan la prestación del servicio público y también han sido reconocidas por legislación federal y local en distintas materias. Por ejemplo, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial define el transporte público de pasajeros como “el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida ...”.<sup>17</sup>

Aunque las denominaciones de las características varían, en general, todas se entrecruzan en ideas compatibles e interdependientes que condicional la manera en que debe prestarse un servicio con estas características.

La característica de generalidad o universalidad del servicio público consiste en la posibilidad de ser utilizado por cualquier persona y la uniformidad o igualdad consiste en acceder indiscriminadamente a la prestación de los servicios.<sup>18</sup> Por regularidad entendemos que la calidad y prestación del servicio debe ser directamente normado en ordenamientos jurídicos<sup>19</sup> y por continuidad, como explica Yanome Yesaki, debe entenderse la “ininterrumpida prestación del servicio”.<sup>20 21</sup> Finalmente, por obligatoriedad debe entenderse la necesidad de la administración pública o del concesionario de prestar el servicio siempre que le sea requerido por un usuario. En otras palabras, el deber del Estado de prestar el servicio.<sup>22</sup>

---

15 Tesis Primera. Sala, 5ta época, publicada Seminario Judicial de la Federación, Tomo XCV; Pág. 1837, de rubro: **SERVICIOS PÚBLICOS**

16 Tesis XV.4.º.8 A, Tribunales Colegiados de Circuito, 9.ª Época. S.J.F. y su Gaceta, Tomo XXII, Julio de 2005, página 1538, de rubro: **SERVICIO PÚBLICO. SUS NOTAS CARATERISTICAS.**

17 Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 3, fr. LIX.

18 Fernández Ruiz, “Disertación sobre el servicio público”, op.cit. nota 13, p. 13

19 Huapaya Tapia, Ramón, “Notas sobre el concepto jurídico del servicio público en nuestro ordenamiento legal” en Derecho & Sociedad. Núm. 36. Perú. Universidad de Lima. 2011. p. 9

20 Yanome Yesaki, Mauricio, “El concepto de servicio público y su régimen jurídico en México” en Ciencias Sociales y Económicas. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. México. 2008. P. 698

21 En este punto, autores hablan de continuidad absoluta o continuidad relativa, dependiendo si la necesidad colectiva admite que el servicio sea suspendido. Cómo ejemplifica Fernández Ruiz, por la naturaleza del servicio público de alumbrado, esté no pierde su continuidad si se apagan las luces en el día y se encienden en la noche. Véase, Fernández Ruiz, “Disertación sobre el servicio público”, op.cit. nota 13, p. 121

22 Esta es una definición empleada por la Secretaría de la Función Pública. Véase, Secretaría de Función Pública, “Concepto y principios del servicio público y su clasificación”, disponible en: [https://imt.mx/images/files/SPC/curso%20Nociones/contenidos/modulo4/mod\\_4\\_1\\_2.htm](https://imt.mx/images/files/SPC/curso%20Nociones/contenidos/modulo4/mod_4_1_2.htm)

Estas características son relevantes para identificar un servicio público y cimientan la forma en que deben prestarse para saciar una necesidad colectiva. También fijan la serie de consecuencias que se actualizan cuando una actividad es denominada o clasificada legalmente como un “servicio público”.

## **b. Sobre el servicio público-concesionado**

El servicio público es un instrumento creado “para dar satisfacción a diversas necesidades de interés general”<sup>23</sup> y que, en esencia, debe prestarse respetando ciertos caracteres esenciales adoptados por la doctrina, la jurisprudencia y en algunos casos por la legislación interna. En México el Estado tiene el deber de asegurar que los servicios públicos se presten de forma uniforme, general, regular, etc., pero no necesariamente tiene el deber de prestarlos directamente.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece, en los artículos 25 y 28, ciertos sectores públicos que son indelegables para el Estado<sup>24</sup>, lo que significa que el Estado está obligado a prestarlas directa y exclusivamente.<sup>25</sup>

En el resto de las materias, el artículo 28 Constitucional permite que el Estado pueda válidamente concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamientos de bienes de dominio de la Federación. En esos casos, establece el artículo 28, las leyes deben asegurar la eficacia en la prestación del servicio, evitando fenómenos que contraríen el interés público.

La concesión es una suerte de especie dentro del universo de servicios públicos donde el Estado, “por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, en forma temporal, delega determinadas tareas públicas a particulares que están dispuestos a llevar a cabo la prestación del servicio por un intercambio pecuniario.”<sup>26</sup> En términos sencillos, a través de este título administrativo, el Estado “concede a un particular el derecho a prestar un servicio público”<sup>27</sup>. Por ello, el servicio público-concesionado ha sido típicamente entendido como un esquema de “gestión indirecta” donde la Administración

---

23 Anaya Domínguez, María, *et al.*, “La Concesión Administrativa. Algunos aspectos teóricos y análisis de un caso práctico”, op. cit., nota 13, p. 3

24 Siguiendo la clasificación de Garrido Falla, estos serían parte de la función pública, prestada necesariamente por el Estado.

25 La Constitución establece una serie de “áreas estratégicas” donde el Estado ejerce control de manera exclusiva, a saber: “telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión”.

26 Tesis I. 1.º A. 104 A (10.º) Tribunales Colegiados de Circuito, S.J.F. y su Gaceta, Libro 19, Junio de 2015, Tomo III, página 1969, de rubro: **CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. SU OBJETIVO FUNDAMENTAL ES LA SATISFACCIÓN DEL INTERÉS SOCIAL**

27 Léase la jurisprudencia P./J. 67/2007, Pleno, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, tomo XXVI, diciembre de 2007, página 1085, de rubro: **RADIO Y TELEVISIÓN. DIFERENCIAS ENTRE CONCESIÓN Y PERMISO A LA LUZ DE LA LEY FEDERAL RELATIVA.**

pública “permaneciendo como titular de determinado servicio, encomienda su explotación a un particular”.<sup>28</sup>

En la doctrina se ha discutido si la concesión es un acto unilateral, contractual o mixto, con cláusulas de ambos tipos —unilaterales o regulatorias y consensuadas—. <sup>29</sup> En México, los criterios de la Suprema Corte sugieren una lectura ecléctica, entendiendo a la concesión en una textura mixta donde conviven cláusulas de orden contractual y otras de naturaleza regulatoria. <sup>30</sup>

Lo importante para este artículo es que incluso las teorías que entienden a la concesión como títulos administrativos de naturaleza mixta —regulatoria y contractual— asumen que las cláusulas que pueden pactarse siempre se encuentran subordinadas al interés general que dio pauta al título de concesión. En esa lógica, los Tribunales<sup>31</sup> y el Pleno<sup>32</sup> han distinguido los títulos administrativos por la existencia de cláusulas exorbitantes donde prevalece la utilidad pública del servicio sobre el interés económico del particular que lo presta.

En el régimen público-concesionado el Estado siempre es titular originario y la relación con el particular siempre es temporal y subordinada. Por ello, los Tribunales han dicho que quienes utilizan una concesión aprovechan en beneficio un bien que no les es propio, sino que es público y prestan servicios de interés social, lo que habilita un alto poder de intervención y control del Estado.<sup>33</sup>

El Estado tiene amplia discrecionalidad para decidir cómo, cuándo y en qué condiciones otorgan las concesiones. En la mayoría de los casos se fijan tarifas, horarios, zonas de cobertura y otras condiciones que norman la forma en que debe prestarse el servicio. En todos los casos, además, el Estado conserva la facultad de recuperar o rescatar

---

28 Anaya Domínguez, María, *et al.*, “La Concesión Administrativa. Algunos aspectos teóricos y análisis de un caso práctico”, op. cit., nota 13, p.10

29 Parte de este debate puede verse en: Céspedes Zavaleta, Adolfo, “La potestas variandi de la Administración Pública en los contratos de concesiones de obras y servicios públicos” en Revista de Derecho Administrativo. Núm. 1.Universidad Católica del Perú. Lima, 2006.

30 Tesis 1.<sup>a</sup> LXXVII/2005, Primera Sala, S.J.F. y su Gaceta, Tomo XXII, Agosto de 2005, página 297, de rubro: **CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. LAS MODIFICACIONES A SUS CLÁUSULAS REGULATORIAS EN VIRTUD DE REFORMAS A LA LEGISLACIÓN RELATIVA, AL NO AFECTAR DERECHOS ADQUIRIDOS DEL CONCESIONARIO NO VIOLAN EL PRINCIPIO DE RETROACTIVIDAD DE LEYES.**

31 Tesis VI.3.<sup>o</sup>A.50 A, TCC, S.J.F. y su Gaceta, Tomo XIV, Octubre de 2001, página 1103, de rubro: **CONTRATO ADMINISTRATIVO Y CONTRATO CIVIL O MERCANTIL. DIFERENCIAS.**

32 Tesis P.IX/2001, Pleno, S.J.F. y su Gaceta, Tomo XII, Abril de 2001, página 324, de rubro: **CONTRATOS ADMINISTRATIVOS. SE DISTINGUEN POR SU FINALIDAD DE ORDEN PÚBLICO Y POR EL RÉGIMEN EXORBITANTE DEL DERECHO CIVIL A QUE ESTÁN SUJETOS.**

33 Tesis 1.2.<sup>o</sup>A.E.47 A (10.<sup>a</sup>), Gaceta del S.J.F., Libro 39, Febrero de 2017, Tomo III, página 2327 de rubro: **PREPONDERANCIA EN EL SECTOR DE LAS TELECOMUNICACIONES. ALCANCES DEL ESCRUTINIO CONSTITUCIONAL DE LA DECLARACIÓN RELATIVA Y DE LA IMPOSICIÓN DE MEDIDAS ASIMÉTRICAS.**



en cualquier momento la titularidad en la prestación del servicio por razones de orden público e interés social.

Estos modelos regulatorios responden a la lógica prístina de la concesión administrativa y su función en la satisfacción del interés social que originalmente debía cubrir el Estado. Son configuraciones legales donde se tolera un grado de intervención cuasi-totalitario del Estado en todos sus rubros y que desplazan los intereses comerciales o económicos del particular concesionario a un rol completamente secundario.

Así, en el servicio público concesionado no actúa la “mano invisible” del mercado, actúa lo que Kresalja Rosselló llamó la “mano pública” del Estado.<sup>34</sup>

### **c. El servicio público de transporte en México. Un acercamiento a la regulación local**

La Suprema Corte ha definido el transporte como la “actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro” y lo ha distinguido, en atención a sus usuarios, en público y privado y en relación con su objeto en transporte de pasajeros y de carga.<sup>35</sup>

En México normar el transporte es competencia de cada entidad federativa.<sup>36</sup> Las distintas leyes de transporte en los estados ordenan el servicio atendiendo a los distintos factores que condicionan la movilidad de bienes y personas en cada demarcación territorial, como puede ser la infraestructura con la que cuentan, la demanda y densidad poblacional, la planificación del espacio urbano y la relación con otros ecosistemas.

Ello genera regulaciones locales de transporte heterogéneas que responden a contextos específicos y que son difícilmente importables de una entidad a otra. Por ejemplo, en la Ciudad de México están previstos distintos medios de transporte público que presta directamente la Administración Pública —*v.gr.* el “Sistema de Transporte Colectivo Metro”, que es un organismo público descentralizado<sup>37</sup>— con un esquema de

---

34 Kresalja Rosselló, Baldo. “El rol del Estado y la gestión de los servicios públicos” en THEMIS Revista De Derecho. Número 39. Lima. Universidad Pontificia de Perú. 1999. p. 46

35 Véase. Tesis P./J. 46/2011, Pleno., publicado en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Libro I. Octubre de 2011, Tomo 1, página 307, de rubro: **TRANSITO Y TRANSPORTE. DIFERENCIAS ENTRE ESOS CONCEPTOS ENTENDIDOS COMO MATERIAS COMPETENCIALES.**

36 Esto fue clarificado en la Acción de Inconstitucionalidad 63/2016, resuelta por el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia el 25 de mayo de 2017. El Pleno mencionó: “(Los Congresos Locales) son competentes para legislar y regular el transporte de pasajeros en la entidad, incluyendo por supuesto el que se regula utilizando plataformas tecnológicas, en tanto tal servicio se desarrolla dentro de su ámbito territorial”.

37 Ley de Movilidad de la Ciudad de México, Artículo 78. La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público: I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; la red pública de transporte de pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema.



prestación muy particular que no tiene ningún tipo de eco normativo en entidades donde el Metro no es una opción de transporte.

Sin embargo, una revisión de leyes locales permite identificar puntos de intersección o relaciones comunes en la ordenación del servicio público de transporte. La mayoría de las legislaciones dividen el servicio público de transporte en individual y colectivo,<sup>38</sup> enlistan expresamente las características de uniformidad, regularidad, continuidad, obligatoriedad y generalidad con las que deben satisfacerse su prestación<sup>39</sup> y, cuando delegan a particulares su prestación, exigen una concesión otorgada por el Estado.<sup>40</sup>

Para el caso de taxi, tiende a calificarse como parte del servicio de transporte público individual de pasajeros. Este servicio es especialmente importante para esta investigación. No solo por la confrontación que tiene con el modelo de negocios de plataformas tecnológicas, también por la magnitud en la flotilla que presenta en distintas entidades. En la Ciudad de México, por ejemplo, esta modalidad es la que más concesiones concentra con más de 130,000 para 2017.<sup>41</sup>

### **III. TRANSPORTE PRIVADO Y PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS ¿DE QUÉ HABLAMOS CUANDO HABLAMOS DE EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE?**

El transporte de personas es un problema público y una necesidad colectiva que impacta el desarrollo económico,<sup>42</sup> la organización cotidiana, la satisfacción de necesidades individuales y sociales, el ejercicio de derechos<sup>43</sup> y el desplazamiento dinámico<sup>44</sup> asociado con las grandes urbes.

---

38 Entre las legislaciones que prevén regulación diferenciada por servicio público individual y colectivo está la Ciudad de México, Puebla, Quintana Roo, Baja California Sur, Nayarit, entre otros.

39 Este es el caso de legislaciones en Tamaulipas, Querétaro, Ciudad de México, Puebla, Quintana Roo, Baja California Sur, Nayarit, entre otros

40 Entre otras, las legislaciones de Chiapas, Quintana Roo, Querétaro, Guanajuato, Ciudad de México, Puebla, Estado de México, Campeche y Sinaloa (que prevé permisos y concesiones para la prestación del servicio público).

41 Hernández Romero, Yasmin. "Legitimación de las ERT en la Ciudad de México: un análisis con enfoque de la acción pública" en Revista de Ciencias sociales. Núm. 161. Universidad Autónoma del Estado de México. 2018. p. 5

42 Banco Mundial, "El transporte es fundamental para respaldar el crecimiento económico, crear empleo y conectar a las personas con los servicios presenciales, como la atención de la salud o la educación". Véase. Banco Mundial, "Transporte", Entendiendo a la pobreza, disponible en: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview#1>

43 Especialmente, derechos económicos, sociales y culturales, como lo destacada la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) en el Informe especial sobre el derecho a la movilidad (2013), México, Ciudad de México, disponible en: <https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>

44 Vega Centeno, Pablo. "Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo" en Debates en Sociología. Núm. 28. Lima. 2003, pp. 22 y 28

Por años, la movilidad fue entendida como el número de desplazamientos viajes-persona-día<sup>45</sup>, garantizados tradicionalmente por un transporte público colectivo o individual —directamente prestado por el Estado o a través de particulares en un esquema público concesionado—. En el Valle de México, por ejemplo, los habitantes tienen al menos siete alternativas<sup>46</sup> de transporte público —Metro, Trolebús, Cablebús, Tren Suburbano, Autobús de Transito Rápido, Autobús colectivo, Taxis—. Pero estos no son suficientes para garantizar un desplazamiento efectivo de personas. Aún con los sistemas públicos de transporte existente, en un año, un habitante promedio del Valle de México pasa más de un mes transportándose del trabajo a su casa y viceversa.<sup>47</sup>

En el caso del transporte público individual —*v.gr.* taxis— existen distintas distorsiones en la prestación del servicio que lo vuelven ineficiente en distintos rubros. La Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante también: “COFECE”) ha resaltado dos: asimetrías de la información y problemas de coordinación.<sup>48</sup>

La primera refiere a la falta de conocimiento suficiente, por parte del usuario, sobre las características del servicio que le prestaran, la calidad del vehículo, las condiciones de seguridad, entre otras. La segunda hace referencia a los costos de tiempo que los pasajeros sufren por no saber con exactitud dónde pueden conseguir un vehículo de transporte público.

Este es un diagnóstico general en el que coinciden otros órganos reguladores de la región. La Superintendencia de Industria y Comercio en Colombia, por ejemplo, traduce el problema de asimetría de información del servicio de transporte público con problemas relacionados con abusos de tarifas, expectativas insatisfechas del estado de vehículo o inseguridad del usuario<sup>49</sup> al no conocer exactamente con quien se está contratando.<sup>50</sup>

45 Islas Rivera, Víctor. Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México. Primera edición. México. El Colegio de México. 2000, p. 528. *Apud.* CDHDF, “Informe especial sobre derecho a la movilidad”, *op.cit.* nota 50., p.75

46 García Tejeda, Carlos Enrique “La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad,” en Revista Jurisprudencia Argentina. Número Especial: Derecho y Economía. Bs. AS. 2017, pp. 5-7

47 Ibid.

48 Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE). Pleno. Opinión OPN-008-2015. Ciudad de México, 4 de junio de 2015, disponible en: <https://www.cofece.mx/cfcresoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf>

49 Esto también se corresponde en México, donde la mayoría de las personas consideran el servicio de transporte público un medio de transporte inseguro.

Véase. Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). “Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles”. Resumen ejecutivo, México, IMCO, enero de 2012, p. 15, disponible en línea: [https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos\\_congestion\\_en\\_zmvm2\\_final\\_abril.pdf](https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf)

50 Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia, “Concepto de Abogacía de la Competencia”, Radicación 15-280358-1-0, Bogotá D.C. Colombia, disponible en: <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/15-280358.pdf>

De la misma forma, considera que los problemas de coordinación pueden surgir “dado que ambas partes —conductor y usuario— desconocen en dónde y a qué hora pueden encontrar a la contraparte, generando una demanda no cubierta”<sup>51</sup>. Estas distorsiones desencadenan, a su vez, un mayor tráfico y circulación de taxis, un aumento en tiempos de espera y otras externalidades negativas aparejadas a esta deficiencia como la congestión y contaminación.<sup>52</sup> Esto genera que en grandes ciudades como Bogotá los taxis terminen ocupando un 32% de la red vial y transportando únicamente un 5% de los viajes motorizados.<sup>53</sup>

Las Empresas de Redes de Transporte surgen en este contexto, como una opción adicional en los servicios de movilidad en todo el mundo, que buscan modular o disminuir los problemas de coordinación y las asimetrías de información que normalmente reportan los servicios públicos. La incursión de plataformas tecnológicas en el mercado de movilidad implicó, en palabras de la OCDE, “una disrupción radical en el comportamiento de los consumidores en áreas donde anteriormente dominaban los mercados que no operan en internet.”<sup>54</sup>

Esencialmente, las ERT participan en el servicio de transporte compartido —*ridesharing*<sup>55</sup>— que conecta a pasajeros y conductores privados, con el objeto de ofrecer un servicio bajo demanda que traslade a un usuario de punto a punto. A través de un algoritmo, la plataforma intermedia y conecta a pasajeros que necesitan desplazarse, con conductores que están dispuestos a prestar el servicio a cambio de una compensación económica.<sup>56</sup>

Para algunos autores, la eficacia de estos modelos económicos sugiere la “flexibilización del mercado” o la “desregulación”<sup>57</sup>. Para otros, regulaciones que respeten las dinámicas de intermediación en plataformas pueden tener efectos pro-competitivos en beneficio de usuarios y conductores del servicio de transporte privado.<sup>58</sup>

---

51 Ibidem, p.6

52 Ibidem, p.7

53 Rodríguez Valencia, Álvaro & Acevedo Bohórquez, Jorge. “¿Taxi? El Modo Olvidado de la Movilidad en Bogotá”. Universidad de los Andes. 2012. p.51.

54 Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). “Plataformas Digitales y Competencia en México”. 2018. Disponible en: <http://oe.cd/dpcm>

55 El concepto de ridesharing no es uniforme y puede ser empleado para nombrar distintas cosas. Esencialmente, refiere al uso común de un vehículo por un conductor con uno o más pasajeros con el fin de dividir los costos del trayecto o bien, compensar económicamente al conductor. C.fr., Mitropoulos, Lambros, *et al.*, “A systematic literature review of ride-sharing platforms, user factors and barriers” en European Transport Research Review. Núm. 13. 2021.

56 Una explicación más robusta de la plataforma puede verse en el Informe de aprobación de la Fiscalía Nacional Económica de Chile, Santiago de Chile, 29 de mayo de 2020, disponible en: <https://www.fne.gob.cl/>

57 Niembro Ortega, Roberto. La argumentación constitucional de la Suprema Corte. A diez años de la reforma de derechos humanos. 1.ª edición. México. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. p. 87

58 Rodríguez Valencia, Álvaro & Acevedo Bohórquez, Jorge. “¿Taxi? El Modo Olvidado de la Movilidad en Bogotá”, Op. Cit. nota 60

Más allá del grado de intervención del Estado, la COFECE y otras agencias de competencia económica<sup>59</sup> han reconocido —de forma prácticamente unánime— a las ERT como actores relevantes en el sector de movilidad con atributos novedosos que le permiten diferenciarse del servicio público en distintos rubros: “confiabilidad y seguridad personal, certidumbre en cuanto al cobro que se va a realizar y el método de pago, confort y conveniencia, búsqueda y tiempos de espera, e información sobre el traslado.”<sup>60</sup>

A diferencia de lo que sucede con el servicio público de transporte tradicional, la contratación del servicio a través de una plataforma de intermediación supone reducción de costos de transacción entre usuarios y conductores. En palabras de Botsman y Rodgers “los avances hacen posible que cualquier urbanista provisto simplemente de un teléfono móvil pueda, con un simple «clic», contactar de manera fácil y rápida, (...) con otra persona dispuesta a transportarlo por un precio fijado de antemano.”<sup>61</sup>

Desde la incursión de las plataformas de intermediación en 2013,<sup>62</sup> existe en México un debate en torno al nivel de intervención que debe tener el Estado en su regulación. Como lo explica Hernández Romero, las posturas encontradas giran en torno a: **1.** quienes consideran que las ERT son modalidades de transporte equiparables al servicio público tipo taxi, en tanto ambos prestan el servicio de transporte de pasajeros y **2.** quienes sostienen que son modelos de negocio distintos, con mercados diferenciados.<sup>63</sup>

Estas posturas han sido parte de un debate intenso en Congresos locales, en Tribunales Federales y en la Suprema Corte de Justicia, con respuestas y acercamientos distintos. En el siguiente apartado me centro en la Corte y la forma en la que ha abordado este planteamiento.

#### IV. REACCIONES Y RESPUESTAS ¿QUÉ HA DICHO LA SUPREMA CORTE?

La llegada de las Empresas de Redes de Transporte y los esfuerzos legislativos por contener su avance supuso nuevos cuestionamientos para el Máximo Tribunal en distintos rubros.

---

59 Otras autoridades y agencias de competencia han reconocido estas eficiencias. En Paraguay la Comisión Nacional de Competencia (CONACOM) emitió opiniones favorables para empresas de *ridesha-ring* manifestando que “es una modalidad de transporte diferencial al tradicional que debe ser regulada conforme a sus particularidades”. Véase, CONACOM. Opinión D/RD N.01/2021, “Regulación de los servicios de transporte de personas en vehículos contratados por medio de aplicaciones digitales”. Asunción. 2021, disponible en: <https://www.conacom.gov.py>

60 Pleno COFECE. Opinión OPN-008-2015, op.cit. nota 55. p. 7

61 Botsman, Rachel & Rogers, Roo. What's mine is yours: The Rise of Collaborative Consumption. 1a ed. Harper Collins. 2011. p. 66

62 Plataformas como UBER iniciaron operaciones en México a mediados de 2013. Véase. UBER. “UBER celebra 8 años de generar oportunidades a través del movimiento y la tecnología en México”, disponible en: <https://www.uber.com/es-MX/newsroom/uber-mexico/>

63 Hernández Romero, Yasmin. “Legitimación de las ERT en la Ciudad de México: un análisis con enfoque de la acción pública” op.cit., nota 48, p. 123

Por un lado, el aumento de usuarios y conductores que utilizaban plataformas para prestar o recibir un servicio de transporte era exponencial y la pregunta sobre el límite de su regulación urgente. Este crecimiento es consustancial a este tipo de modelo de negocios y obedece a la llamada “externalidad de red” es decir, “al uso de una plataforma que crece de valor en la medida que existen más usuarios inscritos (en este caso, conductores y pasajeros).”<sup>64</sup> En 2017, por ejemplo, Empresas de Redes como UBER tenían presencia en 32 ciudades de México.<sup>65</sup> Hoy en día UBER participa en 67 ciudades del país,<sup>66</sup> con proyecciones futuras en más lugares del territorio nacional.

La demanda y crecimiento acelerado de estas plataformas tensó las relaciones con prestadores del servicio público de transporte tipo taxi y urgió a Congresos Locales a regular el servicio.<sup>67</sup> Eventualmente, estos marcos normativos fueron constitucionalmente evaluados por la Suprema Corte.

El objetivo de este apartado es identificar la línea jurisprudencial de la Corte, la posición mayoritaria prevaleciente y el criterio uniforme que se ha construido en torno a las Empresas de Redes de Transporte en México. Especialmente, interesa el estudio que hace la Corte en cuanto a la categorización del servicio prestado a través de plataformas tecnológicas, ¿se trata de un servicio público o de un servicio privado?, ¿cómo debe regularse?, ¿qué características le son inherentes?

Más allá de la razonabilidad y constitucionalidad de medidas específicas, me centro en una pregunta constitucional que atraviesa la totalidad del problema: la clasificación legal del servicio en disputa.

#### **a. Acción de Inconstitucionalidad 63/2016. Caso Yucatán, ¿el servicio de transporte prestado a través de plataformas tecnológicas es igual al servicio de transporte público tipo taxi?**

El 21 de julio de 2016 la minoría parlamentaria del Congreso del Estado de Yucatán promovió una acción de inconstitucionalidad solicitando la invalidez del Decreto 400/2016 que reformaba y adicionaba distintas disposiciones a la Ley de Transporte del Estado en materia de transporte de pasajeros a través de plataformas tecnológicas.

---

64 COFECE, “La prestación del servicio de transporte de personas por medio de plataformas móviles”, S/F. disponible: [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/09/OP-A\\_opiniontaxi.pdf#pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/09/OP-A_opiniontaxi.pdf#pdf)

65 García Tejeda, Carlos Enrique. “La regulación de Uber en las ciudades de México: el uso del análisis jurídico y la estadística no paramétrica para comparar las alternativas de transporte” en Revista Jurisprudencia Argentina. Número Especial: Derecho y Economía: Bs. As. 2017. IV, fascículo n. 2. 2017. pp. 59-79.

66 UBER Global, “Usa Uber en ciudades de todo el mundo”. México. Disponible en: <https://www.uber.com/global/es/cities/>

67 Para 2017, antes de que se resolviera la Acción de Inconstitucionalidad 63/2016, la gran mayoría de entidades federativas ya habían regulado esta alternativa de transporte (20 de 32). Cfr. García Tejeda, Carlos Enrique. “La regulación de Uber en las ciudades de México: el uso del análisis jurídico y la estadística no paramétrica para comparar las alternativas de transporte”, op. cit. nota 74. p.14

Se trata del primer caso elevado al Alto Tribunal que cuestiona la forma en que un congreso local regula a las ERT. El medio de control constitucional empleado es relevante por distintas cuestiones. Primero, se trata de un procedimiento donde la Suprema Corte de Justicia analiza en abstracto la constitucionalidad de una norma general.<sup>68</sup> La Corte no estudia la posición de alguna empresa o actor en específico, únicamente contrasta la legislación secundaria con prerrogativas del parámetro de regularidad constitucional.

Por otro lado, en este medio de control el Tribunal está facultado para expulsar normas del ordenamiento jurídico —con efectos generales— siempre y cuando una mayoría de ocho ministras y ministros aprueben su invalidez.<sup>69</sup> La exigencia de una mayoría calificada es una regla de asignación particular en Acciones de Inconstitucionalidad.<sup>70</sup> La garantía de protección es distinta en juicios de amparo donde basta la conformación de una mayoría simple para conceder la protección constitucional a un quejoso. Ello también es relevante porque en la Acción de Inconstitucionalidad 63/2016, el ministro José Ramón Cossío y la ministra Margarita Luna Ramos se encontraban ausentes, lo que dificultaba un consenso de ocho votos entre los nueve ministros presentes en la sesión.

Finalmente, en la Acción de Inconstitucionalidad la Corte está facultada —y hasta cierto punto, obligada— a suplir la deficiencia de la queja, pudiendo fundar una declaratoria de invalidez en la violación de cualquier norma del parámetro de regularidad constitucional, sea o no invocada por la parte actora en el escrito inicial.<sup>71</sup> Ello es relevante pues, en el caso de Yucatán, la minoría parlamentaria no hace un planteamiento frontal que obligue a la Corte a definir o categorizar la naturaleza del servicio prestado a través de plataformas tecnológicas.<sup>72</sup>

---

68 En ese caso, se trata de una controversia regulada por el artículo 105, fracción II, inciso d) (acciones que plantean contradicción entre una norma de carácter general y la constitución, presentada por el equivalente al 33% de los integrantes de las legislaturas de las entidades federativas).

69 López-Ayllón, Sergio & Valladares, Florencio. “Las acciones de inconstitucionalidad en la Constitución mexicana: balance empírico de doce años de ejercicio” en *Revista Cuestiones Constitucionales*. No.21. Ciudad de México, México. 2019

70 CPEUM, Artículo 105, fracción II vis-a-vis artículo 72 de la Ley Reglamentaria de los artículos 105, fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

71 Ley Reglamentaria del Artículo 105, fracciones I y II de la CPEUM, Art.71: Al dictar sentencia, la Suprema Corte de Justicia de la Nación deberá corregir los errores que advierta en la cita de los preceptos invocados y suplirá los conceptos de invalidez planteados en la demanda. La Suprema Corte de Justicia de la Nación podrá fundar su declaratoria de inconstitucionalidad en la violación de cualquier precepto constitucional, haya o no sido invocado en el escrito inicial. Igualmente, la Suprema Corte de Justicia de la Nación podrá fundar su declaración de invalidez en la violación de los derechos humanos consagrados en cualquier tratado internacional del que México sea parte, haya o no sido invocado en el escrito inicial.

72 El argumento de la minoría exige un contraste entre ambos servicios —público y privado— para tratar de escudriñar un posible término de comparación. Pero no es suficiente para forzar las características inherentes al servicio privado prestado a través de plataformas. Vid infra, cap. Segundo, núm. I.2.

Con estas notas en cuenta, resalto dos respuestas generales que la Corte brindó en el caso de Yucatán:

***a.1. Las entidades estas competencialmente facultadas para normar el transporte prestado a través de plataformas tecnológicas***

En Yucatán, la Suprema Corte reconoció que los Congresos locales pueden, como punto de partida, legislar y regular el transporte de pasajeros en las respectivas entidades. En los primeros considerandos de la sentencia el Pleno resuelve que el “Congreso del Estado de Yucatán es competente para legislar y regular el transporte de pasajeros en la entidad, incluyendo el que se regula utilizando plataformas tecnológicas, en tanto tal servicio se desarrolla dentro de su ámbito territorial”.<sup>73</sup>

Incluso, analizando distintas porciones de la Ley del Estado, la Corte identificó fines constitucionales válidos a los que podía apuntar una legislación local, como salvaguardar la seguridad de los usuarios o la libre competencia y concurrencia de servicios de transporte en la entidad. Por ejemplo, el Pleno declaró la validez de porciones normativas que exigían requisitos a los vehículos del servicio de transporte de pasajeros como que el año de fabricación fuera de siete años (antigüedad), que tuviera un máximo de siete plazas (capacidad) y que contaran con cinturones y bolsas de aire. Los ministros consideraron que las porciones normativas guardaban relación directa con la finalidad de garantizar la seguridad de los usuarios.

Esto revela que el reconocimiento de la potestad regulatoria en favor de los Congresos no debe leerse en abstracto. La posibilidad que tienen las entidades de legislar en materia servicios de transporte para pasajeros mediante ERT únicamente será válida si se ciñe a asegurar ciertas condiciones en la prestación del servicio, tales como la seguridad del usuario y los conductores.

***a.2. Diferencias entre el servicio público de transporte de pasajeros y el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas***

La regulación de Yucatán establecía una serie de obligaciones y restricciones a los conductores del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas, que no eran aplicables al servicio público tipo taxi. Esencialmente, el artículo 40 Sexies<sup>74</sup> preveía

---

73 Acción de Inconstitucionalidad 63/2016, Tribunal Pleno, 25 de mayo de 2017. Ponente: Alberto Pérez Dayan, p. 16

74 Ley de Transportes del Estado de Yucatán, Artículo 40 Sexies, Para obtener el certificado vehicular, se deberán cumplir los siguientes requisitos: (...) VIII. Ser propietario del vehículo mediante el cual se prestará el servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, y IX. Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientos cincuenta unidades de medida y actualización; que su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo siete plazas, incluyendo al operador, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condicio-



que los choferes de ERT fueran propietarios de los vehículos en los que se prestara el servicio, que éstos tuvieran un valor que excediera 2,750 UMAS<sup>75</sup> y que no tuviera una antigüedad superior a siete años.

La minoría parlamentaria consideraba que estas normas entrañaban un trato injustificado violatorio del principio de igualdad y no discriminación —1.º constitucional— pues entre prestadores del servicio público tipo taxi y choferes de plataformas tecnológicas no se prevén las mismas condiciones y requisitos “a pesar de que se lleva a cabo el mismo transporte de pasajeros” (término de comparación).

La Corte descartó el argumento. En esencia, consideró que el término de comparación —que permitía identificar las tensiones de un trato disímil entre dos sujetos en situaciones análogas<sup>76</sup>— no era idóneo pues “pretendía equiparar dos modalidades de transporte —taxis y plataformas tecnológicas— que se encuentran en situaciones distintas y, por tanto, no equivalentes”.<sup>77</sup>

En esa línea concluye que el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas “reviste características que lo tornan un modelo de negocio *diferente* al constituido para normar el transporte de pasajeros a través de taxis, cuyo mecanismo de regulación se rige fundamentalmente a través de concesiones otorgadas para tales efectos, lo que no sucede en la otra modalidad.”<sup>78</sup>

Desde este precedente la Corte identifica notas distintivas entre el servicio prestado a través de plataformas y el servicio público de transporte individual y sugiere que la principal diferencia es que sólo el segundo necesita de una concesión del Estado para poder prestarse legalmente. No obstante, en lo que me parece una contradicción, la Corte menciona en párrafos posteriores que “el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas se encuentra dirigido a satisfacer de manera regular, continua, uniforme y adecuada una necesidad colectiva de interés general.”<sup>79</sup>

Por un lado, la Corte menciona que el servicio prestado a través de ERT es diferente al público, pero en un segundo momento, retomas las condiciones que rigen la prestación del servicio público (uniformidad, regularidad, continuidad, obligatoriedad y

---

nes de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras, aire acondicionado y equipo de sonido; y que el vehículo cumpla con los requisitos administrativos para su circulación previstos en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento.

75 Aproximadamente, un valor factura de \$250,000.00 (doscientos cincuenta mil pesos 00/100 MXN).

76 Cfr. Tesis 2.ª/J. 54/2018 (10.ª), Segunda Sala, Gaceta del S.J.F., Libro 54, Mayo de 2018, Tomo II, página 1356, de rubro: **IGUALDAD. LOS CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS EN LOS QUE SE HAGA VALER LA VIOLACIÓN A DICHS PRINCIPIOS, SON INOPERANTES SI NO SE PROPORCIONA UN TÉRMINO DE COMPARACIÓN IDÓNEO PARA DEMOSTRAR QUE LA NORMA IMPUGNADA OTORGA UN TRATO DIFERENCIADO.**

77 Acción de Inconstitucionalidad 63/2016, Tribunal Pleno, 25 de mayo de 2017. Ponente: Alberto Pérez Dayan, p.46

78 *Ibid.*

79 *Ibidem*, p. 29

generalidad) y pretende equipararlas al servicio prestado a través de plataformas tecnológicas. Esta aparente contradicción es resuelta en la Acción de Inconstitucionalidad 13/2017.

En cualquier caso, excluir el término de comparación y adelantar la diferencia entre ambos servicios es insuficiente para clarificar la naturaleza del servicio en disputa. Como explica Sánchez-Tagle, “(en Yucatán) los ministros debieron abordar las razones materiales por las que existen diferencias entre uno y otro servicio, en tanto que se encontraba en la causa de pedir”.<sup>80</sup>

### **b. Acción de Inconstitucionalidad 13/2017. Caso Colima, ¿qué naturaleza tiene el servicio de transporte prestado a través de plataformas tecnológicas?**

El segundo reto en la materia se presentó el 16 de octubre de 2018, cuando la Corte resolvió la constitucionalidad de distintas normas que derogaban, adicionaban y reformaban la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.<sup>81</sup> Al igual que en el caso de Yucatán, se trataba de una Acción de Inconstitucionalidad presentada por una minoría parlamentaria del Congreso Local. En esa ocasión, la sentencia fue proyectada por el ministro José Ramón Cossío Díaz, ausente en las sesiones de la Acción de Inconstitucionalidad 63/2016.

En Colima la Suprema Corte aclaró puntos resueltos de manera parcial o confusa en el caso de Yucatán. Fue clara al limitar la potestad legislativa de los Congresos Locales y, a diferencia de lo que paso en Yucatán, una buena parte de porciones normativas fueron declaradas inválidas por el Tribunal Pleno.

#### ***b.1. Acotación a la potestad legislativa de Congresos Locales (naturaleza del servicio y razonabilidad de la restricción)***

En este caso la minoría argumentaba que el Congreso local estaría legislando materias exclusivas de la federación —especialmente, telecomunicaciones,<sup>82</sup> comercio y servicios financieros<sup>83</sup>—. La Corte reconoce que la plataforma tecnológica puede ser un sector regulable por esas materias, pero resuelve que “la dimensión material del acto de

---

80 Sánchez Tagle, Gonzalo, “Suprema Corte: UBER, un servicio de castas” en Centro de Investigación y Docencia Económica. Junio 2017, en línea:: <https://derechoenaccion.cide.edu/suprema-corte-uber-un-servicio-de-castas/>

81 Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, Tribunal Pleno, 16 de octubre de 2018. Ponente: José Ramón Cossío Díaz.

82 CPEUM, Artículo 73. El Congreso tiene facultad: (...) Fr. XVII: Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.

83 CPEUM, Artículo 73. El Congreso tiene facultad: (...) Fr. X: Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, sustancias químicas, explosivos, pirotecnia, industria cinematográfica, comer-

transporte”<sup>84</sup> es competencia del legislador estatal quien cuenta con “amplia libertad de configuración para regular el servicio”.<sup>85</sup>

A este reconocimiento competencial se le imponen dos barreras o postes que la autoridad legislativa debe observar al momento de emitir su regulación: naturaleza del servicio y razonabilidad en la restricción.

En relación con la primera, la Corte menciona que el estudio de las obligaciones y restricciones al servicio de transporte a través de plataformas se debe hacer “tomando en cuenta directamente sus características”. Por ello, al estudiar una norma que imponía límites al número de vehículos que podían ser parte de plataformas tecnológicas, resolvió “(que) el legislador no pudo regular los servicios (privados a través de plataformas) tomando como base justamente otro tipo de servicio de transporte, como es el servicio público...”<sup>86</sup>

En esencia, la Corte fija un límite de actuación —y, si se quiere ver así, hace un llamado a los Congresos locales— para expedir regulaciones que respeten la naturaleza y esencia de las ERT, absteniéndose de equiparar este servicio al público-concesionado.

Por otro lado, la Corte analiza las porciones impugnadas estudiando la proporcionalidad o razonabilidad de la restricción. Como explica Niembro Ortega, a través de un test los ministros analizaron “si la regulación legislativa (...) se justifica a la luz de los fines, la relación medio-fin y el balance entre principios”.<sup>87</sup>

La razonabilidad es un límite clave a la potestad legislativa. Medidas que persigan un fin que no sea constitucionalmente válido en la regulación de ERTs deben reputarse como inadmisibles, así como aquéllas que, superando esta grada, no sean idóneas, necesarias o proporcionales *strictu sensu* para lograrlo.

## ***b.2. Categorización del servicio de transporte como un servicio privado***

Algo interesante en el caso de Colima es que la propia norma estatal categorizaba el servicio prestado a través de plataformas como un “servicio de transporte *privado* por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas”, sujetaba su prestación a la ob-

---

cio, juegos con apuestas y sorteos intermediación y servicios financieros, energía eléctrica y nuclear y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias del artículo 123;

84 Como nota al margen, parte de este razonamiento fue el que llevó a la Segunda Sala a declinar competencia en favor de los Órganos Jurisdiccionales en Materia Administrativa para conocer de juicios de amparo promovidos por Empresas de Redes de Transporte de pasajeros en la Contradicción de Criterios 3/2018. C.fr. Tesis 2.ª/J. 45/2018 (10.ª), Segunda Sala, Gaceta S.J.F., Libro 54, Mayo de 2018, Tomo II, página 1579.

85 Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, op.cit., nota 90. p.32

86 Con esta idea el Pleno declara la inconstitucionalidad del artículo vigésimo cuarto transitorio de la Ley de Movilidad de Colima, que limita la flota de vehículos a un 4% del parque vehicular en el Estado. Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, op.cit., nota 90. p.32

87 Niembro Ortega, Roberto, “La argumentación constitucional de la Suprema Corte”, op.cit. nota 66, p.89

tención de un permiso y circunscribía el objetivo del servicio a “trasladar a personas y sus cosas en vehículos de gama alta o premium, que previamente se solicitan mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas ...”.<sup>88</sup>

La conceptualización del servicio fue refrendada por la Corte en el estudio preliminar de competencia de la Acción (análisis del concepto sexto de invalidez). A diferencia de lo que sucedió en Yucatán, en este caso el Pleno mencionó, en términos inequívocos, que las Empresas de Redes de Transporte intermedian “la contratación de un *servicio privado* de punto a punto”, con características distintas al servicio público, como la contratación a través de aplicaciones tecnológicas, la obtención de información detallada del chofer, la ruta, tarifa estimada, entre otras.<sup>89</sup>

### ***b.3. Nexa entre la plataforma, los usuarios y los conductores. Aproximación al modelo tripartito de economía colaborativa***

Otro punto conceptual relevante de la sentencia es el reconocimiento del funcionamiento de la plataforma como punto de intermediación entre conductores y usuarios. La Corte reconoció que el servicio prestado “no puede disociarse de la plataforma tecnológica que lo habilita ya que la plataforma es un elemento imprescindible de la relación, sin ella no puede darse la finalidad del servicio de transporte entre privados”.<sup>90</sup>

Este pronunciamiento es *obiter dicta* de la sentencia, pero se trata de uno de los párrafos más relevantes para justificar el interés de las plataformas en juicios de amparo contra leyes de transporte local. Al reconocer la relación tripartita usuario-plataforma-conductor, la Corte abrió la puerta para que las ERT reclamen leyes locales que

---

88 Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, Artículo 125. Transporte privado: 1. El transporte privado se divide en las siguientes modalidades: (...) **III.** Servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas: Es aquel que se otorga por permiso del Ejecutivo del Estado y tiene como objeto trasladar a personas y sus cosas en vehículos de gama alta o premium, con o sin operador, que previamente se solicita mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias, ni horario fijo, con vigencia no mayor de un año pudiendo renovarse por un periodo igual, cuyas reglas y especificaciones se sujetan a lo establecido en el presente Título. La forma de pago se deberá realizar mediante un mecanismo propio.

89 Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, Tribunal Pleno, 16 de octubre de 2018. Ponente: José Ramón Cossío Díaz, párrafo 59: “El servicio de transporte que se presta a través de plataformas tecnológicas tiene ciertas características distintivas, siendo la primera de ellas la contratación de un servicio de transporte privado de punto a punto; la segunda, que la contratación se realiza a través de una plataforma o aplicación tecnológica, descargable en un dispositivo de comunicación móvil que permite al usuario contactar al chofer y tener información detallada sobre la identidad del chofer y tipo de vehículo, la ruta y la tarifa; tercero, se permite la calificación tanto de los choferes como de los usuarios a través de la misma plataforma; cuarto la plataforma ofrece ciertas condiciones específicas que le permiten competir con servicios sustitutos, como puede ser la diversidad de tipos de servicio: individual o colectivo, de automóvil extra grande o de lujo y con variaciones de tarifa dependiendo de la demanda o dedicado solo a mujeres, por solo poner algunos ejemplos.”

90 Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, op.cit., nota 90, p.30

imponen restricciones, obligaciones, sanciones y sistemas de vigilancia en contra de conductores, por incidir indirectamente en el funcionamiento de la plataforma.

Como nota al margen, es importante destacar que el enfoque en el modelo de negocios adoptado por la Corte en Colima ha sido retomado por Jueces y Colegiados para reconocer interés de la plataforma contra Leyes que imponen requisitos a conductores —a través de una afectación al modelo de economía colaborativa<sup>91</sup>— y también ha servido para imprimir efectos extensivos en la protección una vez concedido el amparo.<sup>92</sup>

### **c. Amparo en Revisión 454/2020. Caso Quintana Roo. Clarificando conceptos clave**

En 2018, una Empresa de Red de Transporte presentó demanda de amparo indirecto en contra de un Decreto que reformaba distintas disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo. En primera instancia, el Juez Cuarto de Distrito en el Estado de Quintana Roo sobreseyó el juicio, negó el amparo en contra de ciertas disposiciones de la Ley de Movilidad y concedió respecto de otras normas que estimó inconstitucionales.

En contra de esa determinación, las partes en el juicio presentaron recursos de revisión. Por sesión de 31 de agosto de 2020, el Tercer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito remitió los autos al Alto Tribunal por considerar que subsistía un problema de constitucional cuyo análisis correspondía a la competencia originaria de la Suprema Corte. En sesión de 23 de junio de 2021, la Segunda Sala rechazó su competencia.

La Corte fundó su determinación considerando que ya habría resuelto, en dos acciones de inconstitucionalidad previas, que el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas era de naturaleza privada y que, por tanto, no se podría regular como un

---

91 C.fr. Amparo indirecto 687/2021, resuelto por el Juez Primero de Distrito en el Estado de Aguascalientes, el 10 de febrero de 2022. En relación con el interés, el Juez menciona: (...) En efecto, la sociedad mercantil quejosa se encuentra en aptitud de expresar un agravio diferenciado al resto de los demás integrantes de la sociedad —por contar con un interés cualificado, actual, real y jurídicamente relevante—, de tal forma que la anulación de las normas generales que reclama producirá un beneficio o efecto positivo sobre esta, ya sea actual o futuro pero cierto. (...) Para ilustrar lo anterior, en primer término es conveniente señalar que el objeto social de la peticionaria de amparo radica, entre otras cuestiones, en la operación de aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales se puede contratar el servicio privado de transporte con chofer, desarrolladas para facilitar la intermediación entre choferes privados y particulares que buscan contratar el servicio privado de transporte con chofer.

92 C.fr. Amparo en Revisión 334/2019, resuelto por el Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Vigésimo Séptimo Circuito. Ponente: Jorge Mercado Mejía. Textualmente: “En tales condiciones, los efectos del amparo benefician a la parte quejosa (..) en cuanto constituye como persona moral que media o promueve la contratación del servicio de transporte entre particulares, como se denomina en la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo; sin embargo, indirectamente y de manera eventual pudiera traducirse también en alguna ventaja o beneficio para terceros ajenos, esto es, que no son parte en el presente juicio, como son las personas particulares que prestan el servicio bajo este esquema de transporte y/o conductores.”

servicio público-concesionado, como lo pretendía la Ley de Movilidad de Quintana Roo. Textualmente, la Segunda Sala resolvió:

“El servicio de transporte prestado a través de plataformas tecnológicas es un servicio novedoso, distinto, perteneciente a una modalidad o categoría distinta de transporte, no comparable con el servicio público de transporte concesionable, tipo taxi, lo que, incluso, implica que no se trata de un servicio que pueda ser catalogado como servicio público, ya que la nota esencial que habría que tomar en cuenta para su regulación es que por su naturaleza es un servicio de transporte privado.”<sup>93</sup>

Los razonamientos de la Corte en esta resolución aclaran la naturaleza de los servicios prestados por las Empresa de Redes de Transporte y desentraña las conclusiones del Tribunal Pleno en las acciones de inconstitucionalidad 63/2017 y la Acción de Inconstitucionalidad 13/2017 que fueron refrendadas, a su vez, en el análisis de la Acción de Inconstitucionalidad 134/2019<sup>94</sup>.

Además, al ser una decisión tomada por unanimidad de ministros en Segunda Sala, constituye una resolución vinculante para Jueces y Magistrados que conozcan de asuntos análogos, en términos el artículo 94 Constitucional,<sup>95</sup> el artículo 223 de la Ley de Amparo<sup>96</sup> y el nuevo sistema de precedentes configurado en la reforma al Poder Judicial publicada el 11 de marzo de 2021.<sup>97</sup>

---

93 Amparo en Revisión 454/2020, Segunda Sala SCJN, 26 de junio de 2020. Ponente: Luis María Aguilar Morales, página 11.

94 La Acción de Inconstitucionalidad 134/2019 y su acumulada 137/2019 fue resuelta el 31 de enero de 2024. En ella, el Tribunal Pleno analizó la constitucionalidad de diversas disposiciones de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis. Previo al análisis constitucional de las normas, la Corte refrendó las bases jurisprudenciales detalladas en este capítulo. Principalmente, la competencia de los Estados para normar el servicio de transporte en cada entidad más allá de la auto regulación que proporcionan las plataformas digitales, la naturaleza del servicio como un servicio privado diferenciado al público y la razonabilidad de las medidas con análisis específico de fines de la regulación, idoneidad, necesidad y proporcionalidad. Bajo esa línea, la Corte desestimó en parte la acción por no lograr la mayoría calificada de ocho votos que exigen las acciones de inconstitucionalidad, reconoció la validez de ciertos artículos y declaró la invalidez de otras normas por considerar que eran contrarias a la naturaleza de las ERT. Entre estas porciones destacan las normas que exigían a las ERT contar con domicilio social y fiscal en el Estado para poder registrarse, las normas que imponían un costo de 3,000 UMAS para los vehículos del servicio privado de transporte y la obligación de ser propietario del vehículo para poder ser conductor en una plataforma tecnológica.

95 CPEUM, Artículo 94 (...) Las razones que justifiquen las decisiones contenidas en las sentencias dictadas por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación por mayoría de ocho votos, y por las Salas, por mayoría de cuatro votos, serán obligatorias para todas las autoridades jurisdiccionales de la Federación y de las entidades federativas. (...)

96 Ley de Amparo, Artículo 223. Las razones que justifiquen las decisiones contenidas en las sentencias que dicten las salas de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, constituyen precedentes obligatorios para todas las autoridades jurisdiccionales de la Federación y de las entidades federativas cuando sean tomadas por mayoría de cuatro votos. Las cuestiones de hecho o de derecho que no sean necesarias para justificar la decisión no serán obligatorias.

97 Véase: Secretaría de Gobernación, “Decreto por el que se declara reformadas y adicionadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, relativos al Poder Judicial de la Federación”, *Diario Oficial de la Federación*, 11 de marzo de 2021

#### d. Reflexiones sobre los precedentes y la categorización del servicio

Desde la quinta época la Corte habría estudiado a los servicios públicos y delineado sus características esenciales. Más adelante habría analizado el transporte de personas reconociendo su naturaleza *uti singuli*, esto es, un servicio “dirigido a usuarios en particular pudiendo ser tanto de gestión pública como privada.”<sup>98</sup>

Como vimos en los precedentes analizados previamente, el criterio prevaleciente en el Máximo Tribunal es que las Empresas de Redes de Transporte participan en la segunda gestión, es decir, intermedian un transporte privado que no puede ser regulado como parte del servicio público concesionado.

Ahora bien, como se aborda en el capítulo primero, el concepto de servicio público no cuenta con una definición concluyente y no es, por tanto, un concepto de aplicación pacífica. A lo largo de esta investigación, sostengo que el concepto de servicio público y su interpretación es disputable en distintos rubros.

Es cierto que existen parámetros para articular una construcción en cuanto a su contenido, como las características inherentes a su prestación —regular, continua, obligatoria, general y uniforme— o los títulos habilitantes a los que se encuentran sujetos —*v.gr.* concesión. Sin embargo, se trata de una previsión que no están directamente definida en la Constitución, lo que obliga a tener conectores de segundo grado que definan qué son y qué límites tienen los servicios públicos.

Así, uno de los principales problemas conceptuales que debe atenderse es que toda la línea jurisprudencial de la Corte se recarga en la categoría de servicio público.<sup>99</sup> Un concepto polisémico, ecléctico, no definido en la Constitución, con contenidos ambivalentes dependiendo el contexto de aplicación. Y aunque existen notas para reconocer al servicio público, los límites de esta categoría continúan sin estar debidamente trazados, lo que complica los procesos de individualización en los Congresos Locales.

La indeterminación del concepto ha generado que, en ciertas entidades, se articulen configuraciones legales donde el Estado conserva para sí la facultad de variar la oferta dependiendo la necesidad colectiva, se atribuya al poder ejecutivo la posibilidad de “recuperar” permisos cuando el interés general lo reclame o se impongan controles de precio, horarios, rutas y frecuencias de paso a los conductores privados que participan en esquemas de economía colaborativa a través de plataformas tecnológicas. Estos son

---

98 Véase Tesis P./J. 46/2011, Pleno de la SCJN, publicado en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, Libro I, Octubre de 2011, Tomo I, página 307, bajo el rubro: **TRANSITO Y TRANSPORTE. DIFERENCIAS ENTRE ESOS CONCEPTOS ENTENDIDOS COMO MATERIAS COMPETENCIALES.**

99 Existen otros problemas públicos asociados con el servicio que no se han abordado en esta investigación, como la relación laboral de las Empresas de Redes de Transporte y los conductores que dan operatividad a la plataforma o las condiciones de competencia efectiva entre el servicio privado prestado a través de plataformas tecnológicas y el servicio público tipo taxi.



algunos ejemplos donde, sin establecerlo expresamente, los Congresos han trasladado regulaciones de servicio público a las Empresas de Redes de Transporte, generando el mismo fenómeno que la Corte buscaba evitar.

Podría objetarse que no es deber constitucional del Poder Judicial definir exactamente cómo deben regularse estos servicios de transporte. Esto es una tarea que originariamente corresponde a los Congresos estatales, con amplia libertad de configuración legislativa, según la propia potestad reconocida por la Suprema Corte en tres acciones de inconstitucionalidad analizadas en este artículo.

Sin embargo, cómo último interprete constitucional, la Corte y sus fallos deben servir como guía a los órganos representativos en la creación de marcos normativos que regulen adecuadamente a las Empresas de Redes de Transporte. A mi entender, esto podría lograrse de mejor manera si en próximas resoluciones la Corte delinea qué características son consustanciales al servicio privado de transporte, fijando lineamientos que circunden la configuración legislativa de las entidades y que, a la larga, puedan traducirse en regulaciones procompetitivas que reporten beneficios a consumidores y usuarios de esta modalidad de servicios.

## V. CONCLUSIONES

Desde la llegada al país, las Empresas de Redes de Transporte han disputado un espacio en el mercado de transporte y los pronunciamientos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación han servido para ubicar el lugar que ocupan estos servicios de intermediación en nuestro engranaje jurídico. A partir del análisis teórico-normativo de estos pronunciamientos, el trabajo me permite arribar a las siguientes conclusiones:

1. En cuanto a la línea jurisprudencial que han trazado Tribunales y Suprema Corte, el consenso prevaleciente es que los modelos constitucionales aplicables al servicio público no pueden trasladarse para normar a Empresas de Redes de Transporte que exigen, por la naturaleza del servicio, una flexibilización en la intermediación que fomentan.

El Poder Judicial Federal y los órganos reguladores han situado a las ERT como un modelo de negocios diferenciado al servicio público, inhibiendo configuraciones legales donde el Estado tenga un grado de intervención cuasitotalitario en todos los rubros de la plataforma y los usuarios y conductores que se aprovechan de ella<sup>100</sup>. Esto alienta regulaciones que respeten el modelo de intermediación, incentivando cuerpos normativos que reporten ventajas a usuarios y que disminuyan distorsiones que generan los servicios públicos de transporte, como

---

100 Siendo las razones fundamentales qué dichos servicios no requieren ni están sujetos a concesionamiento gubernamental ni pueden constitucionalmente regularse como servicios públicos de transporte como los de taxis ni restringiendo los modelos de negocios privados indebidamente.

asimetrías de información y problemas de coordinación en la contratación de estos.

2. En la medida en que los pronunciamientos de la Corte reconocen la competencia de las legislaturas locales y están anclados en el concepto de “servicio público” su individualización en Congresos ha sido complicada en distintos rubros. Por tratarse de un concepto polisémico y ambiguo jurídicamente, la forma en que las legislaturas y autoridades lo han interpretado han terminado por crear un universo de regulaciones heterogéneo que, en ocasiones, dista de los fallos o interpretaciones constitucionales de los órganos judiciales.
3. Las afirmaciones enunciadas previamente han motivado que un número de legislaciones sean cuestionadas judicialmente. En esa línea, hoy en día nos encontramos frente a una serie de preguntas constitucionales no resueltas por la Corte, surgidas en los Juzgados y Tribunales Federales en contra de leyes y actos en lo local.

Esto, a su vez, abre la puerta a nuevas investigaciones donde se cuestionen y debatan preguntas relacionadas con el alcance del derecho a la movilidad, la posición que guardan los distintos agentes en el sector —conductores, usuarios, prestadores de servicio público— y la manera sustantiva y adjetiva de equilibrar los intereses constitucionales en juego. También sugiere un nuevo debate que advierta cómo, más allá de los pronunciamientos de la Corte, se puedan generar consensos para que legislaciones locales configuren marcos normativos que logren la incursión con éxito de las Empresas de Redes de Transporte como un agente que contribuya en los servicios de movilidad y transporte en México.

## FUENTE DE CONSULTA

- Anaya Domínguez, María, *et al.*, “La Concesión Administrativa. Algunos aspectos teóricos y análisis de un caso práctico” en *Revista Praxis de la Justicia Fiscal y Administrativa*. Número 4. México. Tribunal Federal de Justicia Administrativa, 2014
- Banco Mundial, “El transporte es fundamental para respaldar el crecimiento económico, crear empleo y conectar a las personas con los servicios presenciales, como la atención de la salud o la educación”. Véase. Banco Mundial, “Transporte”, Entendiendo a la pobreza, disponible en: <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview#1>
- Batson, H. E., “The Economic Concept of a Public Utility” en *Economics*. No. 42. Nov, 1993
- Bonilla López, Miguel. *El Tercero Interesado en el Juicio de Amparo*. 2da Ed. Tirant Lo Blanch. Ciudad de México, México. 2021
- Botsman, Rachel & Rogers, Roo. *What’s mine is yours: The Rise of Collaborative Consumption*. 1a ed. Harper Collins. 2011.
- Céspedes Zavaleta, Adolfo, “La potestas variandi de la Administración Pública en los contratos de concesiones de obras y servicios públicos” en *Revista de Derecho Administrativo*. Núm. 1. Universidad Católica del Perú. Lima, 2006

- COFECE, “La prestación del servicio de transporte de personas por medio de plataformas móviles”, S/F. disponible: [https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/09/OP-A\\_opinionontaxis.pdf#pdf](https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/09/OP-A_opinionontaxis.pdf#pdf)
- Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE). Pleno. Opinión OPN-008-2015. Ciudad de México, 4 de junio de 2015, disponible en: <https://www.cofece.mx/cfcre resoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf>
- CONACOM. Opinión D/RD N.01/2021, “Regulación de los servicios de transporte de personas en vehículos contratados por medio de aplicaciones digitales”. Asunción. 2021, disponible en: <https://www.conacom.gov.py>
- Duguit, León. Las transformaciones del derecho público y privado, trad. de Adolfo G. Posada et al., Argentina, Editorial Heliasta S.R.L., 1975
- Especialmente, derechos económicos, sociales y culturales, como lo destacada la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) en el Informe especial sobre el derecho a la movilidad (2013), México, Ciudad de México, disponible en: <https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>
- Fernández Ruiz, “Disertación sobre el servicio público” en Revista de Derecho. No. 13. UASB-Ecuador, Quinto. 2010
- Fernández Ruiz, Jorge. Derecho Administrativo. Secretaría de Gobernación. 2.ª edición. México. Instituto de Investigaciones Jurídicas de UNAM. 2017.
- Ferrer Mac-Gregor, Eduardo (coord.). El Juicio de Amparo en el Centenario de la Constitución Mexicana de 1917: pasado, presente y futuro. Tomo I. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. 2017.
- Fraga, Gabino. Derecho Administrativo. 40. Ed, México. Porrúa. 2004
- Función Pública. Véase, Secretaría de Función Pública, “Concepto y principios del servicio público y su clasificación”, disponible en: [https://imt.mx/images/files/SPC/curso%20Nociones/contenidos/modulo4/mod\\_4\\_1\\_2.htm](https://imt.mx/images/files/SPC/curso%20Nociones/contenidos/modulo4/mod_4_1_2.htm)
- García Tejeda, Carlos Enrique “La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad,” en Revista Jurisprudencia Argentina. Número Especial: Derecho y Economía. Bs. AS. 2017.
- García Tejeda, Carlos Enrique. “La regulación de Uber en las ciudades de México: el uso del análisis jurídico y la estadística no paramétrica para comparar las alternativas de transporte” en Revista Jurisprudencia Argentina. Número Especial: Derecho y Economía: Bs. As. 2017. IV, fascículo n. 2. 2017.
- Garrido Falla, Fernando. “El concepto de servicio público en Derecho Español”, en Revista de Administración Pública. Número 135. Madrid. Universidad Complutense de Madrid. 1994
- Gordillo, Agustín. “La defensa del usuario y del administrado” en Tratado de Derecho Administrativo. Tomo II. 7a. ed. México. Editorial Porrúa. 2004.
- Hernández Romero, Yasmin. “Legitimación de las ERT en la Ciudad de México: un análisis con enfoque de la acción pública” en Revista de Ciencias sociales. Núm. 161. Universidad Autónoma del Estado de México. 2008

- Huapaya Tapia, Ramón, “Notas sobre el concepto jurídico del servicio público en nuestro ordenamiento legal” en *Derecho & Sociedad*. Núm. 36. Perú. Universidad de Lima. 2011
- Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). “Índice de Movilidad Urbana”. México, enero de 2019, disponible en línea: <https://imco.org.mx/indices/indice-de-movilidad-urbana/>
- IMCO. “Una mirada a los beneficios y oportunidad de la Economía Colaborativa”. México, marzo 2018, disponible en línea: <https://imco.org.mx/>
- IMCO. “Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles”. Resumen ejecutivo, México, IMCO, enero de 2012, p. 15, disponible en línea: [https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos\\_congestion\\_en\\_zmvm2\\_final\\_abril.pdf](https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf)
- Islas Rivera, Víctor. *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*. Primera edición. México. El Colegio de México. 2000
- Kresalja Rosselló, Baldo. “El rol del Estado y la gestión de los servicios públicos” en *THEMIS Revista De Derecho*. Número 39. Lima. Universidad Pontificia de Perú. 1999.
- López-Ayllón, Sergio & Valladares, Florencio. “Las acciones de inconstitucionalidad en la Constitución mexicana: balance empírico de doce años de ejercicio” en *Revista Cuestiones Constitucionales*. No.21. Ciudad de México, México. 2019
- María Diez, Manuel. *Derecho Administrativo*. Tomo III, Editorial Plus Ultra. Buenos Aires. 1979
- Mitropoulos, Lambros, *et al.*, “A systematic literature review of ride-sharing platforms, user factors and barriers” en *European Transport Research Review*. Núm. 13. 2021.
- Montes Cardenas, Milton, “La necesidad de reinterpretar el concepto de tercero interesado a la luz del nuevo paradigma de derechos humano” en *Anuario de Derechos Humanos*, Instituto de la Judicatura Federal. Núm. II. México. 2018
- Niembro Ortega, Roberto. *La argumentación constitucional de la Suprema Corte. A diez años de la reforma de derechos humanos*. 1.ª edición. México. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.
- Núñez Melgoza, Javier. *Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE). Competencia Económica, un derecho fundamental*, S/F. Disponible en: [https://www.cofece.mx/attachments/article/213/Competencia\\_economica\\_un\\_derecho\\_fundamental.pdf](https://www.cofece.mx/attachments/article/213/Competencia_economica_un_derecho_fundamental.pdf)
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). “Plataformas Digitales y Competencia en México”. 2018. Disponible en: <http://oe.cd/dpcm>
- Refugio González, María & Angulo, Javier. “El principio de relatividad de las sentencias y la formula otero” en *Revista Mexicana de Historia del Derecho*. Núm. 39. IIJUNAM, segunda época, volumen XXXIX. México. 2020.
- Rodrigue, Jean-Paul, “The Geography of Transporte Systems”, en *Urban Mobility*, S/F. Disponible en: <https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility/>
- Rodríguez Valencia, Álvaro & Acevedo Bohórquez, Jorge. “¿Taxi? El Modo Olvidado de la Movilidad en Bogotá”. Universidad de los Andes. 2012
- Sánchez Tagle, Gonzalo, “Suprema Corte: UBER, un servicio de castas” en *Centro de Investigación y Docencia Económica*. Junio 2017, en línea: <https://derechoenaccion.cide.edu/suprema-corte-uber-un-servicio-de-castas/>

- Sánchez, Rosalía. “Economía Colaborativa: Un nuevo mercado para la economía social” en XVI Congreso de Investigadores en Economía Social y Cooperativa. No. 88. Departamento de Derecho Mercantil, Universidad de Murcia. 2016.
- Schmill Ordoñez, Ulises & Cossío Díaz, José Ramón. “Interpretación del Derecho y concepciones del mundo” en Revista de la Facultad de Derecho de México. Núm. 207. México, 1996
- Serra Rojas, Andrés, Derecho Administrativo. Doctrina, legislación y jurisprudencia. Primer curso. 21a. ed., México, Porrúa, 2000
- Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia, “Concepto de Abogacía de la Competencia”, Radicación 15-280358-1-0, Bogotá D.C. Colombia, disponible en: <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/15-280358.pdf>
- Vega Centeno, Pablo. “Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo” en Debates en Sociología. Núm. 28. Lima. 2003
- Yanome Yesaki, Mauricio, “El concepto de servicio público y su régimen jurídico en México” en Ciencias Sociales y Económicas. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. México. 2008
- Zorrilla Noriega, Ana María. Derecho administrativo y servicio público: el sector educativo como caso de estudio. México. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. Mayo 2020.

