DIPUTADA KAROL JARED GONZALEZ MARQUEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE
LA LXVI LEGISLATURA DEL CONGRESO
DEL ESTADO DE GUANAJUATO.
P R E S E N T E.

DIPUTADO ALEJANDRO ARIAS ÁVILA proponente y quienes suscriben Diputadas integrantes de la LXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Guanajuato y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en la fracción IV del artículo 56 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, así como en el artículo 175, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, someto a consideración de esta Legislatura para su aprobación, la iniciativa, por la que **SE ADICIONAN EL ARTÍCULO 220 Bis A LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS,** conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROBLEMÁTICA.
El servicio de transporte de personas concesionado por el Estado se presta mediante el otorgamiento de concesiones, cuya vigencia puede ser de 10 o 15 años, de acuerdo con la modalidad y con lo dispuesto por la legislación en materia de transporte.

En el ámbito estatal, las concesiones son objeto de control y supervisión por parte de la autoridad competente, particularmente de la Dirección General de Transporte, dependiente de la Secretaría de Gobierno del Estado. Para el ejercicio de estas atribuciones, la autoridad estatal cuenta con personal especializado, inspectores y herramientas administrativas y tecnológicas destinadas al registro, seguimiento y supervisión de las concesiones otorgadas. La situación es distinta tratándose del transporte urbano y suburbano, cuya regulación corresponde a los municipios.

En estos casos, los ayuntamientos tienen a su cargo el otorgamiento y control de las concesiones correspondientes, pero enfrentan mayores dificultades para mantener de manera permanente y sistemática la información relacionada con su vigencia, renovación y terminación. Esta situación puede agravarse con los cambios de administración municipal, debido a la falta de mecanismos institucionales homogéneos que garanticen la continuidad, actualización y resguardo de la información sobre las concesiones vigentes. Como consecuencia, pueden presentarse casos en los que la autoridad municipal no tenga un control oportuno sobre la fecha de vencimiento de las concesiones y permita que el servicio continúe prestándose una vez concluido formalmente su periodo de vigencia.

El problema no se limita a una cuestión administrativa. Cuando una concesión ha vencido y el servicio continúa prestándose con conocimiento o tolerancia de la autoridad, se genera una situación de incertidumbre jurídica tanto para el concesionario como para la propia administración pública. Esta situación puede prolongarse durante años y, posteriormente, dar

lugar a conflictos administrativos, procedimientos de regularización y controversias jurídicas respecto de la situación en que se encuentra la prestación del servicio.

Así, el problema adquiere particular relevancia cuando el concesionario no solicita oportunamente la prórroga de la concesión; cuando la solicita y la autoridad no emite una respuesta dentro del plazo correspondiente; o cuando, pese al vencimiento formal de la concesión, la autoridad continúa reconociendo materialmente la prestación del servicio, incluso mediante la recepción de refrendos, derechos u otros pagos relacionados con la concesión.

Actualmente, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios establece la necesidad de que la prórroga sea solicitada por escrito por el concesionario. Sin embargo, la legislación no establece con claridad qué efectos deben producirse cuando, habiendo concluido el plazo de vigencia, el concesionario continúa prestando el servicio con conocimiento de la autoridad, particularmente cuando existe una solicitud de prórroga pendiente de resolución o cuando la propia autoridad ha mantenido una conducta administrativa compatible con la continuidad de la concesión.

Esta ausencia de regulación genera un vacío jurídico. Por un lado, formalmente la concesión puede considerarse extinguida por el vencimiento de su plazo; por otro, en los hechos, la autoridad puede haber permitido que el servicio continúe prestándose durante un periodo considerable, sin emitir una determinación expresa que defina la situación jurídica del concesionario.

Ante ello, el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional considera necesario establecer en la legislación una solución expresa que permita conciliar la certeza jurídica con la continuidad y regularidad del servicio público. Por ello, se propone incorporar a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios la figura de la prórroga tácita, no como una extensión automática e ilimitada de las concesiones, sino como un mecanismo jurídico excepcional, sujeto a condiciones y límites claramente establecidos en la propia ley. La finalidad es determinar de manera objetiva los supuestos en los que dicha figura puede actualizarse, particularmente cuando el plazo de la concesión haya concluido, el concesionario haya continuado prestando el servicio y la autoridad competente, teniendo conocimiento de dicha situación, haya permitido su continuidad sin emitir una determinación expresa sobre la terminación, renovación o regularización de la concesión.

De esta manera, la legislación podrá evitar que una situación irregular se prolongue indefinidamente sin una definición jurídica, al mismo tiempo que establecerá obligaciones claras para la autoridad y para los concesionarios. Nuestra propuesta busca, en consecuencia, fortalecer la certeza jurídica, ordenar la actuación administrativa y garantizar que la prestación del servicio de transporte público no quede sujeta a situaciones de hecho prolongadas que, con el paso del tiempo, generen mayores dificultades para la administración pública, los concesionarios y los usuarios. Por ello, la presente iniciativa se desarrolla a partir de esta problemática y establece los supuestos, condiciones y efectos bajo los cuales podrá operar la prórroga tácita de las concesiones de transporte.

JUSTIFICACIÓN.

Servicio público.

El servicio público es toda actividad técnica y administrativa asumida o regulada por el Estado para satisfacer necesidades colectivas de manera regular, continua y uniforme. El servicio público de transporte es la modalidad que garantiza el derecho a la libre locomoción y movilidad, trasladando personas o bienes de forma general e igualitaria.

A continuación, se detalla la naturaleza, características y criterios del servicio público como actividad:

1. **Características Generales**

Doctrinalmente, los servicios públicos se rigen por principios fundamentales:

- Continuidad: El servicio no debe interrumpirse para asegurar la satisfacción de la necesidad.
- Regularidad: Se presta conforme a normas, reglamentos, horarios e itinerarios preestablecidos.
- Uniformidad: Los usuarios reciben el mismo trato y calidad, sin discriminación.
- Generalidad (o Universalidad): Cualquier persona tiene derecho a acceder a él.
- Adaptabilidad: Debe evolucionar y ajustarse a los cambios tecnológicos y a las necesidades de la población.

Naturaleza Jurídica.

La naturaleza jurídica del servicio público se enmarca en el Derecho Público (exorbitante al derecho privado).

- Titularidad del Estado: Es el responsable último de garantizar su prestación.
- Modalidad de Prestación: El Estado puede prestarlo de manera *directa* (a través de dependencias gubernamentales) o *indirecta* (otorgando concesiones o permisos a particulares).
- Régimen de Transporte: En el caso del transporte, la jurisprudencia y doctrina han determinado que, por su carácter masivo e impacto en el interés general, requiere forzosamente concesión o autorización administrativa formal**.**

Servicio de transporte público de personas.

El servicio de transporte público de personas es un sistema de movilidad regulado, ofrecido por terceros (públicos o privados), que traslada a pasajeros en vehículos compartidos a través

de rutas y horarios establecidos o definidos, mediante el pago de una tarifa. Constituye una actividad económica y social esencial, garantizando la accesibilidad a territorios y la conectividad a servicios fundamentales como la educación y la salud.

Se define como un servicio de transporte terrestre ofrecido al público en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, siendo a menudo subvencionado por autoridades locales para asegurar su funcionamiento.

A diferencia del transporte privado, el público implica que los pasajeros no son dueños del vehículo, siendo este operado por empresas o entidades bajo normas de tránsito, vialidad o movilidad según corresponda conforme a la legislación vigente de que se trate.

Su naturaleza es pública y administrativa. Esto significa que, aunque el Estado puede prestarlo directamente, también puede concesionarlo o permitir su operación a particulares mediante permisos. Sin embargo, la titularidad, regulación, control y vigilancia siempre permanecen en manos del Estado. Se rige preponderantemente por normas de derecho público, lo que lo distingue del transporte privado.

Principios Fundamentales.

El transporte público se sostiene sobre principios jurídicos esenciales para asegurar un servicio de calidad para la ciudadanía:

- **Generalidad:** El servicio debe estar disponible para toda la población sin ningún tipo de discriminación.

- **Igualdad:** Todos los usuarios tienen los mismos derechos a acceder al servicio bajo las mismas condiciones tarifarias y de trato.

- **Continuidad:** La prestación del servicio debe ser ininterrumpida y constante en rutas y horarios establecidos.

- **Regularidad:** Debe operar cumpliendo estrictamente con las normativas, itinerarios y frecuencias fijadas por la autoridad.

- **Adaptabilidad:** El servicio debe evolucionar incorporando nuevas tecnologías, mejoras en la seguridad y respondiendo a los cambios en las necesidades demográficas y urbanas.

- **Seguridad:** Obliga al prestador del servicio y al Estado a garantizar la integridad física y patrimonial de los pasajeros durante el trayecto.

La Ley de Movilidad de Guanajuato establece que la prestación del servicio público de transporte requiere de una concesión. Para su otorgamiento, se deben realizar estudios técnicos para justificar la necesidad del servicio, emitir una declaratoria de necesidad pública y publicar una convocatoria pública para que los interesados presenten sus propuestas.

Asimismo, los concesionarios están obligados a contratar seguros para cubrir daños a terceros y usuarios, mantener los vehículos en óptimo estado de higiene y mecánica, y cumplir con la normativa ambiental. Las unidades de transporte público deben contar con una vida útil específica y pueden implementarse programas de renovación vehicular. Las tarifas del servicio público de transporte son establecidas por la unidad administrativa de transporte (estatal) y los ayuntamientos (municipal), y deben ser publicadas. Además, se deben establecer tarifas especiales y preferenciales para sectores específicos de la población, como estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, adultos mayores y menores de edad.

Concesión.

Una concesión de transporte público es el acto jurídico administrativo mediante el cual el Estado confiere a un particular la explotación, organización y funcionamiento de este servicio. Al ser una actividad prioritaria, el gobierno mantiene la rectoría, asegurando que la movilidad se garantice como derecho humano.

En el Derecho Administrativo Mexicano la doctrina reconoce al servicio público de transporte como una actividad fundamental. Puesto que el Estado no siempre puede operar todas las rutas, utiliza la figura concesional. Es un acto a través del cual la administración pública cede temporalmente la prestación del servicio, el cual puede darse a personas físicas o morales mediante licitación pública.

El otorgamiento de títulos concesionales no es arbitrario. Se fundamenta en estudios técnicos de necesidad y factibilidad, conforme a las leyes respectivas.

La Ley de Movilidad de Guanajuato establece que la prestación del servicio público de transporte requiere de una concesión. Para su otorgamiento, se deben realizar estudios técnicos para justificar la necesidad del servicio, emitir una declaratoria de necesidad pública y publicar una convocatoria pública para que los interesados presenten sus propuestas. Los concesionarios están obligados a contratar seguros para cubrir daños a terceros y usuarios, mantener los vehículos en óptimo estado de higiene y mecánica, y cumplir con la normativa ambiental. Las unidades de transporte público deben contar con una vida útil específica y pueden implementarse programas de renovación vehicular. Las tarifas del servicio público de transporte son establecidas por la unidad administrativa de transporte (estatal) y los ayuntamientos (municipal), y deben ser publicadas. Además, se deben establecer tarifas especiales y preferenciales para sectores específicos de la población, como estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, adultos mayores y menores de edad.

La movilidad.

La movilidad es reconocida como un derecho humano fundamental en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y su planeación, regulación y gestión deben asegurar condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad para todas las personas.

En este sentido, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios establece que la prestación del servicio público de transporte requiere de una concesión otorgada por el Ejecutivo del Estado o por los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias. Los Ayuntamientos tienen la facultad de prestar directamente el servicio de transporte urbano y suburbano en ruta fija, siendo la autoridad competente para su planeación, administración y supervisión.

Características Principales de las concesiones.

- Temporalidad: Son otorgadas por un tiempo determinado, requiriendo procesos para su renovación.

- Intransferibilidad y Regulación: Los derechos y obligaciones no pueden enajenarse o rentarse libremente; requieren autorización expresa de la Secretaría de Movilidad.

- Continuidad y Regularidad: El concesionario está obligado a brindar el servicio sin interrupciones bajo tarifas, rutas y condiciones establecidas por la autoridad.

Criterios de la Suprema Corte de Justicia de la Nación sobre el tema.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha emitido diversas resoluciones relevantes:

- Derecho de audiencia: Las autoridades deben otorgar garantía de audiencia previa a los concesionarios antes de modificar rutas, implementar nuevos servicios paralelos o realizar rescates administrativos por utilidad pública.

- Libertad de trabajo: La SCJN ha determinado inconstitucionales ciertos requisitos excesivos —como límites estrictos de edad en las unidades— al vulnerar la libertad de comercio y trabajo, siempre y cuando los vehículos pasen las revisiones físico-mecánicas.

El Estudio técnico, como base para emitir concesiones del transporte público.

Un estudio técnico de necesidad es un análisis socioeconómico y de ingeniería de tránsito. Su propósito es justificar legalmente el otorgamiento de nuevas concesiones de transporte público (urbano, suburbano, taxi o ejecutivo), asegurando que exista una demanda real sin saturar las vialidades.

Características Principales.

El estudio recopila y evalúa la siguiente información:

- Análisis de Demanda: Cuantifica la cantidad de viajes necesarios, el volumen de pasajeros y las horas pico (estudios de origen-destino y de ascenso-descenso).

- Oferta Actual: Revisa la capacidad de las unidades y rutas que ya operan para determinar si son insuficientes.

- Infraestructura Vial: Evalúa el estado de las calles, semaforización, señalamientos y el impacto en el tráfico local.

- Capacidad Financiera y Legal: Revisa que los posibles concesionarios cumplan con los requisitos administrativos y económicos.

Resultados Esperados.

Al finalizar, el estudio debe emitir un dictamen o declaratoria de necesidad que incluye:

- El número exacto y tipo de vehículos requeridos (por ejemplo, cuántas unidades de taxi ejecutivo o autobuses se necesitan).

- Trazado de nuevas rutas o modificación de las existentes.

- Bases técnicas para la convocatoria: El documento sirve como sustento para que el gobierno local publique las bases para otorgar las concesiones.

Estudio técnico para modernizar el transporte urbano y suburbano en el Municipio de Guanajuato señala en forma textual:

En la presente iniciativa, con el propósito de fortalecer la exigencia de que toda decisión relativa al otorgamiento, restricción, negativa o ampliación de concesiones para la prestación de servicios públicos, cualquiera que sea su modalidad, cuente con sustento técnico suficiente, se toma como referencia el **dictamen técnico elaborado para determinar la procedencia del otorgamiento de nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de personas en las modalidades urbana y suburbana.** Dicho dictamen constituye un ejemplo de la importancia de contar con elementos técnicos objetivos que permitan a la autoridad sustentar la decisión de otorgar o negar una concesión. En particular, el documento señala lo siguiente:

> "*…Actualmente, el servicio público de transporte de personas en las modalidades urbano y suburbano en ruta fija en el municipio de Guanajuato enfrenta la necesidad de una regularización y modernización integral. Desde 2003, no se ha completado la regularización de las concesiones, generando un "vacío legal" y falta de certeza jurídica tanto para usuarios como para transportistas. Además, la autoridad municipal carece de información completa en su registro sobre aspectos fundamentales del servicio, como la red de rutas y las revisiones físico-mecánicas de los vehículos.*
>
> *Para abordar estos desafíos, el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Guanajuato (PIMUS GTO), se ha formulado como una herramienta de política pública esencial. Este plan busca transformar el servicio de transporte público en uno moderno, eficiente, equitativo y de calidad, proponiendo la implementación de un Sistema Integrado de Transporte (SIT). La implementación de un SIT busca optimizar la operación, descongestionar las vialidades, preservar el centro de la ciudad y elevar la calidad del servicio, apoyándose en infraestructura y sistemas de prepago y monitoreo.*

El proceso de concesionamiento, liderado por la Subsecretaría de Tránsito, Movilidad y Transporte y con la aprobación del Ayuntamiento, contempla la realización de estudios técnicos para identificar las necesidades del servicio, la emisión de una declaratoria de necesidad pública, y la publicación de una convocatoria pública que invite a los interesados a presentar propuestas que demuestren su capacidad para cumplir con los estándares de servicio, incluyendo planificación, cobertura, accesibilidad, integración física y de pago, y tarifas asequibles. La transparencia y la certeza jurídica son principios fundamentales en cada etapa de este procedimiento.

Hasta el año 2002, la administración y supervisión del transporte público en todas sus modalidades en Guanajuato estaba en manos del Gobierno del Estado. Sin embargo, el 5 de abril de 2002, el Congreso del Estado de Guanajuato modificó la Ley de Tránsito y Transporte, transfiriendo la responsabilidad de vigilar y controlar el servicio de transporte público de personas en ruta fija (modalidades urbana y suburbana) a los municipios. La entrega formal de la documentación e información al Municipio de Guanajuato se completó el 28 de agosto de 2002, con una entrega adicional el 16 de abril de 2007. A partir de ese momento, el Ayuntamiento Municipal de Guanajuato asumió el control de la operación y prestación de estos servicios, incluyendo la obligación de dar seguimiento a los expedientes de trámite que ya había iniciado el Gobierno del Estado.

El marco legal actual, específicamente la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, publicada el 18 de marzo de 2016, establece que la prestación del servicio público de transporte requiere de una concesión. Esta concesión puede ser otorgada por el Ejecutivo del Estado o, en el caso del transporte urbano y suburbano, por los Ayuntamientos, ya que estas modalidades son de su competencia. El Reglamento de Transporte Municipal de Guanajuato, vigente desde el 23 de septiembre de 2016, detalla las atribuciones del Ayuntamiento y de otras dependencias municipales en esta materia. Las concesiones tienen una duración de quince años y pueden ser prorrogadas por un periodo similar si el concesionario demuestra cumplir con las capacidades legal, técnica, material y financiera requeridas. Además, los concesionarios están obligados a realizar un refrendo anual de su concesión.

*A pesar de este marco legal, la situación actual del servicio de transporte público municipal en Guanajuato es compleja. Desde el año 2003, no se ha completado la regularización de las concesiones para adaptarlas a la normativa municipal. Esto ha generado lo que se describe como un "**vacío legal**", causando incertidumbre tanto para los usuarios como para los propios transportistas, quienes carecen de un soporte jurídico claro. El Gobierno del Estado transfirió al municipio 132 expedientes de concesionarios y permisionarios, algunos con títulos de concesión, otros con resoluciones definitivas, e incluso algunos con procesos legales incompletos.*

Las rutas que fueron legalmente establecidas en los títulos de concesión y permisos se han modificado con el tiempo debido al crecimiento de la población y del territorio de la ciudad, pero estas nuevas rutas no cuentan con el respaldo técnico-legal necesario. A esto se suma que el municipio ha otorgado nuevas autorizaciones y permisos temporales para cubrir el servicio en fraccionamientos de reciente creación, especialmente en la zona sur de la ciudad.

El servicio de transporte público también atraviesa una grave crisis financiera y operacional, con la mayoría de las concesiones vencidas. De 210 vehículos registrados, solo 30 unidades (un 14.28%) cumplen con la vida útil que establece el reglamento de transporte, lo que

significa que la gran mayoría de los vehículos en operación no cumplen con este requisito legal. Existe una falta de información completa en el registro municipal sobre aspectos fundamentales del servicio, como el detalle de las rutas, el estado de las revisiones físico-mecánicas de los vehículos, el inventario de la infraestructura (como paradas y bahías), y las pólizas de seguro de los vehículos. Tampoco hay certeza de si los concesionarios han cumplido con el pago anual de los derechos de refrendo, lo que podría llevar a la revocación de sus concesiones. Se ha observado que la mayoría de los concesionarios no operan como empresas organizadas y no tienen planes operativos para mejorar el servicio, y no se han iniciado procedimientos de sanción por estos incumplimientos. Además, la Dirección de Transporte Municipal actualmente carece de la capacidad de personal y material suficiente para llevar a cabo sus funciones de manera efectiva.

Para solucionar esta situación, el Dictamen Técnico de Factibilidad y el Programa de Regularización de Concesiones buscan brindar la certeza jurídica tanto a usuarios como a transportistas. Este programa es una acción inmediata que sienta las bases para una modernización integral del servicio de transporte público en Guanajuato. El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para el Municipio de Guanajuato (PIMUS GTO) busca transformar el servicio en uno moderno, eficiente, equitativo y de calidad, proponiendo la implementación de un Sistema Integrado de Transporte (SIT) que optimice la operación, reduzca la congestión y eleve la calidad del servicio. El proceso de otorgamiento de concesiones, que requiere de estudios técnicos para identificar las necesidades del servicio, la emisión de una declaratoria de necesidad pública y la publicación de una convocatoria pública transparente que invite a los interesados a demostrar su capacidad para cumplir con los estándares de servicio, incluyen."[1]

El mercado, demanda y oferta del transporte público.

i) El Mercado.

Para otorgar, limitar, no expedir o ampliar la emisión de concesiones del transporte público, se hace necesario tomar en cuenta los resultados del dictamen técnico respectivo, en el cual se analizará el mercado, la demanda y la oferta del transporte, así como el equilibrio en el mercado.

En tal orden de pensamiento, el mercado es una expresión utilizada para describir el proceso mediante el cual las decisiones de individuos acerca de qué bienes o servicios consumir, las decisiones de empresas acerca de qué, cómo y cuánto producir, y las decisiones de trabajadores acerca de cuánto y para quién trabajar, son reconciliadas mediante el ajuste de precios y salarios.

Así, el mercado estará integrado básicamente por tres agentes económicos, a saber:

a) El primero se representa por la **empresa prestadora de servicios de transporte público**, ya sea de pasajeros y/o carga, a la que se denominará operador de servicios de transporte. Tales empresas tendrán como finalidad el traslado en el espacio de personas y/o cosas en un ámbito geográfico (urbano, suburbano, interurbano, rural, e

[1] Cfr. https://www.guanajuatocapital.gob.mx/wp-content/uploads/2025/10/15.1-Anexo-CTEM-SPTUySRF0012024-2027-1.pdf

internacional), a través de un medio físico (terrestre, aéreo, acuático), y utilizando un modo de transporte determinado (autotransporte, ferrocarril, aviación comercial, navegación de altura, etc.).

b) El segundo agente económico está compuesto por los **consumidores** o **usuarios,** los cuales se representan por los usuarios de los distintos servicios ofrecidos por los operadores de transporte.

c) Finalmente, el mercado estará integrado por un tercer agente económico, **el Estado o el Municipio**, los que intervendrán de manera directa e indirecta en la toma de decisiones, tanto de los usuarios, como de los operadores de los servicios de transporte.

ii) La demanda.

La demanda Una función de demanda para un producto o servicio en particular, representa el deseo de los consumidores o usuarios, para comprar el producto o servicio a precios alternos.

La demanda de bienes y servicios en general dependerá en buena medida del ingreso de los consumidores y del precio de un producto o servicio en particular, relativo a otros precios. Por ejemplo, la demanda de viajes dependerá del ingreso del viajero, mientras que la selección del modo de transporte queda sujeta a una serie de factores tales como el propósito del viaje, distancia por recorrer e ingreso del viajero.

En el caso del transporte una función de demanda muestra, por ejemplo, un número de pasajeros deseando utilizar un servicio de autobuses a los diferentes niveles de precios o tarifas entre un par origen y destino, para un viaje específico durante un periodo determinado. Cuando el precio de un bien o servicio aumenta, manteniendo constantes otras condiciones o factores ("ceteris paribus") como: gustos, utilidad del bien, ingreso y riqueza, los precios de bienes relacionados y de la cantidad de consumidores o usuarios potenciales, la cantidad demandada decaerá; a este fenómeno se conoce como: "Ley de la demanda".

iii) La oferta.

La función de oferta representa la cantidad de bienes o servicios que un productor desea ofrecer a un precio determinado. Así, para el caso de una empresa que ofrece un servicio de transporte de pasajeros, la función de servicio estará dada por la cantidad de autobuses-kilómetro ofrecidos a determinada tarifa. Sin embargo, la cantidad de producto a ofrecer no sólo dependerá del precio del producto en el mercado, sino también de factores tales como el precio de los insumos y de la tecnología.

Cuando el precio de un bien aumenta, manteniendo constantes otras condiciones ("ceteris paribus"), como: precio de los insumos, tecnología disponible, cantidad de productores potenciales, etc., la cantidad ofrecida aumentará. Este fenómeno se conoce como: "Ley de la oferta".

De manera similar a la demanda de transporte, es factible representar gráficamente la oferta de determinado bien o servicio a través de una curva de oferta, la cual muestra la relación entre el precio de un bien o servicio y la cantidad ofrecida en el mercado.

iv) Equilibrio en el mercado.

El estudio del equilibrio en el mercado consiste en analizar cómo los precios se ajustan de tal forma que las decisiones de los agentes económicos de la cantidad de demanda y de oferta sean compatibles. Asimismo, si las funciones de demanda y de oferta para un sistema de transporte son conocidas, entonces es posible tratar el concepto de equilibrio.

El efecto de la relajación del supuesto de que otros factores que permanecen constantes "ceteris paribus". En el caso de la demanda, tales factores pueden agruparse básicamente en tres grupos: los gustos o preferencias de los consumidores o usuarios, el ingreso de los consumidores, y los precios de bienes relacionados. Por ello, las legislaciones protegen la libre competencia y tratan de evitar los acaparamientos o monopolios.

Sin duda los monopolios en el transporte público es un fenómeno en el que una sola empresa controla toda la oferta de un producto o servicio sin tener competencia directa. Y el perjuicio consiste en que, al ser el único proveedor, la empresa tiene el poder de fijar precios y condiciones, ya que los consumidores o usuarios no tienen más alternativas en el mercado.

Prórroga o tácita reconducción de una concesión.

En derecho administrativo mexicano, la **prórroga tácita** de una concesión es la renovación automática del título habilitante por el simple transcurso del tiempo o por la continuación de los actos concesionados. Sin embargo, en México, la **Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN)** ha determinado criterios estrictos sobre esta figura.

Concepto y Naturaleza:

La concesión administrativa es un acto jurídico mixto (parte contractual y parte reglamentaria) por el cual el Estado autoriza a un particular la explotación de bienes del dominio público o la prestación de un servicio público.

La prórroga **nunca opera de forma automática o tácita** si la ley específica prohíbe esta modalidad o condiciona la renovación a una solicitud expresa y al cumplimiento de requisitos. Por lo que, si la ley permite la prórroga tácita, desde luego que opera. Pues es jurídicamente válida si la ley lo establece específicamente, pero la figura de la prórroga opera de formas distintas dependiendo de si es expresa o tácita.

En el derecho administrativo mexicano, las concesiones requieren que el particular exprese su voluntad de continuar mediante una solicitud formal dentro de los plazos establecidos por la ley.

Diferencia entre Prórroga y Tácita Reconducción.

- Prórroga Tácita (o automática): **Ocurre por ministerio de ley**. Si la norma específica que rige tu concesión (por ejemplo, en materia de telecomunicaciones o aguas nacionales) indica que se renovará automáticamente al llegar el vencimiento sin necesidad de un nuevo acto administrativo, es plenamente válida. Sin embargo, el silencio de la autoridad o del concesionario no siempre garantiza la renovación automática en todas las ramas.

- Prórroga por Solicitud: La regla general en México (como en la Ley de Aguas Nacionales o Ley de Bienes Nacionales) exige al concesionario solicitar la prórroga dentro de un periodo específico, generalmente al menos 6 meses antes de su vencimiento. En estos casos, la ley suele establecer que, mientras la autoridad resuelve, el título original sigue vigente.

- Tácita Reconducción: En ciertos contratos administrativos o civiles, si el plazo vence y el particular continúa operando (ejerciendo los actos derivados de la concesión) sin oposición de la autoridad, se puede entender que el contrato subsiste. La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha validado la prórroga en estos escenarios cuando ambas partes continúan ejecutando los actos derivados de la relación.

Riesgos y Consideraciones.

1. Consecuencias de la Omisión: En la mayoría de las leyes mexicanas (como la legislación de aguas), la falta de presentación de la solicitud de prórroga en tiempo y forma se considera legalmente como una renuncia al derecho.

2. Facilidades Administrativas: Si una concesión ha expirado sin que se presentara la solicitud, a veces se emiten decretos (especialmente para productores agrícolas, municipios o entidades públicas) para regularizar los títulos vencidos.

Criterios jurisdiccionales sobre la prórroga en materia administrativa.

> *"**CONTRATOS ADMINISTRATIVOS. OPERA SU PRÓRROGA TÁCITA SI AL TÉRMINO DE SU VIGENCIA LAS PARTES CONTINÚAN EJERCIENDO ACTOS DERIVADOS DE ELLOS**.*
>
> *Hechos: En amparo indirecto se reclamó el Acuerdo mediante el cual se modifica el acuerdo de las cuotas y tarifas por la prestación de servicios relacionados con las descargas y el uso o aprovechamiento de aguas residuales, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Nuevo León el 25 de septiembre de 2023, así como su aplicación y la falta de fundamentación y motivación en la determinación y cobro de la tarifa por descarga contaminante por excedente de demanda bioquímica de oxígeno (DBO5).*
>
> *El Juzgado de Distrito sobreseyó en el juicio al considerar actualizada la causal de improcedencia prevista en el artículo 61, fracción XXIII, de la Ley de Amparo, porque el cobro reclamado deriva de un contrato de adhesión para la prestación del servicio de saneamiento para descargas contaminantes por DBO5 celebrado voluntariamente.*

En revisión la persona quejosa argumentó que el acto reclamado no deriva de dicho contrato –porque terminó su vigencia y, por ende, ya no produce efectos jurídicos–, sino del acuerdo señalado, que modificó la fórmula pactada para el cobro del servicio indicado. Por ello, estimó que esa modificación es un acto de autoridad que constituye el primer acto de aplicación reclamable en amparo indirecto.

Criterio jurídico: Este Tribunal Colegiado de Circuito determina que si al término de la vigencia de un contrato administrativo las partes continúan ejerciendo actos derivados de éste, opera su prórroga tácita.

Justificación: Los contratos administrativos no se regulan por el derecho privado, por la finalidad de orden público que persiguen. Las cláusulas que los integran forman una unidad que no puede desvincularse, sino que deben analizarse en su conjunto, pues tienen que compartir la naturaleza del contrato que las contiene. Conforme al artículo 27 de la Ley de Agua Potable y Saneamiento para el Estado de Nuevo León, para la prestación del servicio de agua y saneamiento es necesario que se contrate. Si en las cláusulas del contrato administrativo de adhesión al Servicio de Saneamiento para Descargas Contaminantes por DBO5 se pactó, además de su vigencia, el acuerdo de aceptación de una eventual modificación de la base de pago y el usuario continuó ejerciendo actos derivados de aquél, sin que las contratantes ejercieran algún acto que suprimiera sus efectos, opera el consentimiento tácito para prorrogar su vigencia. Ello, pues aunque en los contratos administrativos, por regla general, no opera de forma automática su prórroga tácita dada la naturaleza de los servicios objeto del contrato, es aplicable dicha figura jurídica por lo que debe atenderse al derecho común en términos de los artículos 1693, 1700, 1755 y 1756 del Código Civil para el Estado de Nuevo León.

Si bien es cierto que la Ley de Agua Potable y Saneamiento de dicha entidad federativa no establece de forma clara y precisa cómo debe procederse ante la continuación tácita de actos derivados de un contrato administrativo, y que, por consecuencia, podría interpretarse que no se cumple con lo sostenido en la jurisprudencia 2a./J. 34/2013 (10a.) de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que establece la aplicación supletoria de una ley respecto de otra para integrar una omisión en la segunda, permitiendo que se integren los preceptos que pueden ser aplicados de forma supletoria mientras no contrarien el ordenamiento legal a suplir, también lo es que no se está analizando la supletoriedad de leyes, sino la consecuencia derivada de un pacto de voluntades que tuvo una vigencia determinada, pero que ambas contratantes continuaron ejerciendo actos que implican su voluntad para prorrogarlo.

Por ello, no puede sostenerse que el hecho de no encontrarse vigente el contrato del que derivan los cobros y el acuerdo reclamados constituya un acto de autoridad, pues el acuerdo que modifica las cuotas y tarifas por la prestación de servicios relacionados con las descargas y el uso o aprovechamiento de aguas residuales modificó el pacto de voluntades. Además, se emitieron los recibos de pago correspondientes para tal efecto, lo cual . . .”

Rescate de la concesión por parte del Estado.

El rescate de concesiones es un acto administrativo mediante el cual el Estado recupera de manera anticipada la titularidad y explotación de un servicio público o bien concesionado. Opera por causas de utilidad pública, interés general o seguridad nacional, y requiere el pago de una indemnización al concesionario por sus inversiones.

El rescate «supone una reversión anticipada cuya motivación se encuentra en la conveniencia para el interés general de que el servicio sea gestionado en lo sucesivo por la propia Administración o a través de un ente público de pendiente de la misma.

Se trata de una causa de resolución que sitúa su fundamento en la necesaria subordinación a los intereses generales de la actividad administrativa y que se manifiesta como el ejercicio de una potestad exorbitante de la Administración Pública, articulada como una forma especial de expropiación que genera la correspondiente indemnización a favor del concesionario, o en su caso, del contratista desposeído.

El rescate es una potestad administrativa irrenunciable y en el fondo una potestad de revocación por razones de conveniencia para el interés público. Tiene por objeto el servicio concedido y por ende los elementos (bienes, instalaciones, etc.) que se hallen directamente afectados al mismo o sean necesarios para su normal desarrollo.

Es claro que la declaración de rescate produce como consecuencia inmediata la reversión del título habilitante para el ejercicio del servicio y de las instalaciones afectas al mismo, no pudiendo ser gratuita dicha reversión.

En este supuesto debe conseguirse la debida seguridad jurídica en un tema tan importante como es la propia determinación de la indemnización a favor del contratista, contando con un criterio legal certero de aplicación.

1. Naturaleza Jurídica del rescate.

La figura del rescate y su base (la concesión) se explican a través de tres corrientes principales:

- Acto administrativo unilateral: Considera que el Estado tiene la potestad soberana y discrecional para delegar o retomar la gestión del servicio público.

- Contrato administrativo: Argumenta que se trata de un acuerdo de voluntades entre el Estado y el particular, en el cual ambas partes adquieren derechos y obligaciones recíprocas.

- Acto mixto (Predominante en México): Es la postura sostenida por la Suprema Corte, la cual establece que la concesión contiene cláusulas contractuales (derechos económicos del concesionario) y cláusulas regulatorias (sujetas al interés público).

2. Criterios de Aplicación y Procedimiento.

Para que el rescate de una concesión sea jurídicamente válido, debe cumplir con ciertos lineamientos:

- Causa de Utilidad Pública: La autoridad debe justificar plenamente el interés general de la medida (por ejemplo, la ineficiencia, modernización o recuperación del control por parte del Estado).

- Derecho de Audiencia: En ciertos sectores (como el transporte público), la Suprema Corte ha determinado que el rescate es un acto privativo. Por ello, previo a su ejecución, el concesionario tiene derecho a ser escuchado y presentar pruebas en su defensa.

- Indemnización: El Estado está obligado a indemnizar al particular por las inversiones realizadas debidamente comprobadas, aplicando la depreciación correspondiente y excluyendo el valor del bien concesionado en sí mismo.

3. Cómo se determina o cuantifica el monto del rescate.

La indemnización no es una compraventa, sino una compensación tasada. El monto se calcula en la declaratoria de rescate mediante las siguientes bases generales:

- Inversión comprobada: Se evalúan los costos de la inversión inicial y las mejoras realizadas debidamente documentadas.

- Depreciación y amortización: Se calcula el desgaste, la depreciación o el grado de amortización de los bienes, equipos e instalaciones directamente afectados a la concesión.

- Exclusiones: El valor de los bienes o equipos que ya no sean útiles para el Estado y que se autorice retirar al concesionario no se incluye en el cálculo.

4. Tesis, Jurisprudencias y Criterios Destacados.

- Tesis 2012580 (Semanario Judicial de la Federación): Establece que el rescate de concesiones (en materia de transporte) al ser un acto privativo, requiere respetar el derecho fundamental de audiencia previa estipulado en el artículo 14 constitucional.

- Tesis 2019140 (Semanario Judicial de la Federación): Detalla que la supresión definitiva de los derechos inmateriales que otorga una concesión exige que el gobernado pueda manifestar lo que a su derecho convenga antes de la emisión del rescate.

- Contradicción de Tesis 28297: Precedente de la SCJN que analiza detalladamente la naturaleza jurídica del rescate frente a los actos privativos, que señala, en forma sintética en los considerando CUARTO Y QUINTO, dada su extensión, lo siguiente:

"Precedente (Sentencia)
Registro digital: 28297
Asunto: CONTRADICCIÓN DE TESIS 2/2018.
Décima Época

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 62, enero de 2019, Tomo III , página 1458
Instancia: Plenos de Circuito

RESCATE DE CONCESIONES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTES POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA. CONSTITUYE UN ACTO PRIVATIVO DE DERECHOS INMATERIALES Y, POR ENDE, DEBE DARSE AL CONCESIONARIO AUDIENCIA PREVIA (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE PUEBLA).

CONTRADICCIÓN DE TESIS 2/2018. ENTRE LAS SUSTENTADAS POR EL SEGUNDO Y EL TERCER TRIBUNALES COLEGIADOS, AMBOS EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL SEXTO CIRCUITO. 27 DE NOVIEMBRE DE 2018. MAYORÍA DE DOS VOTOS DE LOS MAGISTRADOS JOSÉ FRANCISCO CILIA LÓPEZ Y DIÓGENES CRUZ FIGUEROA. DISIDENTE: MIGUEL ÁNGEL RAMÍREZ GONZÁLEZ. PONENTE: DIÓGENES CRUZ FIGUEROA. SECRETARIA: ANGÉLICA TORRES FUENTES.

CUARTO. *—El Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Sexto Circuito, al resolver el amparo en revisión 132/2017, el cinco de julio de dos mil dieciocho (fojas 2 a 253), en lo conducente estimó: "... Décimo séptimo. Análisis de los conceptos de violación que el Juez de Distrito omitió estudiar dado el sentido de su resolución. ... La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 28, en lo que interesa, dispone: 'Artículo 28. En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, la (sic) prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a ls (sic) prohibiciones a título de protección a la industria. ... El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público. ...'.—De dicho numeral se advierte, en lo que interesa, la potestad del Estado de prestar los servicios públicos, así como de otorgar concesiones a los particulares, los cuales podrán ser en materia de prestación de servicios públicos y de explotación, uso o aprovechamiento de bienes del dominio de la Federación.—De igual forma que dicho otorgamiento está condicionado a la satisfacción y/o respeto del interés general, deben observarse las disposiciones legales que persigan asegurar la eficacia de la prestación de los servicios públicos, o bien, la utilización social de los bienes del dominio de la Federación y se deben evitar los fenómenos de concentración que vayan contra el interés público.—La Ley del Transporte para el Estado de Puebla, respecto del servicio público de transporte y la manera de prestarlo señala: 'Artículo 12. El Servicio de Transporte en el Estado se clasifica en: I. Servicio público de transporte; ... Servicio público de transporte, es el que presta el Estado a través de la Secretaría o Carreteras de Cuota por sí o por terceros mediante el otorgamiento de una concesión; ...'. —'Artículo 46. Corresponde al Gobierno del Estado a través de la Secretaría y de Carreteras de Cuota-Puebla, la prestación del servicio público de transporte, creando los medios que estime convenientes o mediante el otorgamiento de concesiones, en los términos de esta ley y sus reglamentos.'. (Reformado, P.O. 10 de agosto de 2012). —'Artículo 47. Corresponde al Gobierno del Estado a través de la secretaría, otorgar los permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios a que se refiere esta ley.'. (Reformado, P.O. 13 de enero de 2017). 'Artículo 48. Concesión del servicio público de transporte, es el acto jurídico por el cual el secretario de Infraestructura Movilidad y Transportes del Estado o Carreteras de Cuota-Puebla, en el ámbito de su competencia, otorga a alguna persona física o moral la autorización para la*

prestación del servicio público de transporte, sus componentes, así como sus servicios auxiliares; estableciendo las condiciones y obligaciones a que deberán sujetarse, y condicionando su otorgamiento al cumplimiento de todos los requisitos establecidos en la presente ley y sus reglamentos, tomando en cuenta las características del servicio.'. (Reformado, P. O. 6 de marzo de 2015). —'Artículo 49. Concesionario del servicio público de transporte, es la persona física o moral a la que se le otorga concesión por parte de la Secretaría o Carreteras de Cuota-Puebla, para prestar el servicio público de transporte y sus servicios auxiliares. ...'. —'Artículo 52. Para que las personas físicas o morales puedan llevar a cabo la prestación de cualquier servicio público de transporte o del servicio mercantil especificados en el capítulo correspondiente, se requiere de una concesión, un permiso o autorización.'. (Reformado, P.O. 10 de junio de 2014).—La Secretaría y Carreteras de Cuota-Puebla, están facultadas, en el ámbito de sus respectivas competencias, para establecer nuevas modalidades o bien modificar las existentes en la prestación del servicio de transporte público y mercantil y sus servicios auxiliares, cuando se justifique su necesidad e interés colectivo, de conformidad con esta ley y sus reglamentos.—Las nuevas modalidades y las modificaciones a las ya establecidas, deberán orientarse a modernizar y mejorar las condiciones en la prestación del servicio correspondiente.'. (Reformado, P.O. 28 de agosto de 2015). —'Artículo 53. Para que las personas físicas o morales obtengan la concesión del servicio público, permiso o autorización del servicio mercantil o algún servicio auxiliar que otorga la autoridad competente, deberán sujetarse a los estudios técnicos, y al procedimiento que ésta realice; así como cubrir los requisitos establecidos en esta ley, sus reglamentos y los demás que determine la autoridad competente, en función de las necesidades del servicio público de transporte y el servicio mercantil. ...'. —'Artículo 55 Bis. Las concesiones y permisos concluyen por: (Reformada, P.O. 10 de junio de 2014). —I. Término de la vigencia, que podrá ser prorrogado por un plazo igual al de su duración, cuando el titular haya cumplido con todos los requisitos establecidos por esta ley y su reglamento y así lo determine la autoridad competente; II. Renuncia expresa del titular; III. Revocación o cancelación, según sea el caso; IV. Porque se modifique, altere o desaparezca el objeto de la misma; (Reformada, P.O. 10 de junio de 2014). —V. Rescate; (Reformada, P.O. 10 de junio de 2014). —VI. Liquidación de la sociedad; y, (Adicionada, P.O. 10 de junio de 2014). —VII. Tratándose de personas físicas, por haber sido declaradas por autoridad judicial en estado de interdicción o ausentes e ignoradas. (Reformado, P.O. 10 de junio de 2014). —La terminación de la concesión o permiso no exime a su titular de la responsabilidad contraída durante su vigencia.'... 'Artículo 58. Requieren del otorgamiento de una concesión los siguientes servicios públicos de transporte: I. El transporte urbano; II. El transporte suburbano; (Reformada, P.O. 10 de agosto de 2012). —III. El transporte foráneo; (Reformada, P.O. 10 de agosto de agosto de 2012). —IV. El transporte mixto de personas y bienes; y, (Adicionada, P.O. 10 de agosto de 2012). —V. Sistema de Transporte Público Masivo.'. —'Artículo 59. Previo al otorgamiento de una concesión, para la prestación del servicio público de transporte, la Secretaría o Carreteras de Cuota-Puebla, deberá: I. Llevar a cabo los estudios técnicos necesarios, para determinar las necesidades del servicio de que se trate; II. Verificar que los solicitantes disponen de la capacidad jurídica, técnica, financiera y operativa suficientes, para satisfacer las exigencias del servicio correspondiente, en beneficio del público usuario; y, III. Instrumentar las medidas tendientes a fomentar la constitución de personas morales, con la participación de las personas físicas que cuenten con concesiones, en términos de lo que establezcan para el caso, los reglamentos de la presente ley. (Reformado P.O. 10 de junio de 2014). —Para los efectos de esta ley y su reglamento, se entenderá que el trámite correspondiente caduca, cuando el solicitante deje de promover en el expediente respectivo durante sesenta días naturales posteriores a la última promoción, en cuyo caso, la autoridad competente declarará desierto el trámite, determinando la improcedencia del mismo.'. (Reformado primer párrafo, P.O. 28

de agosto de 2015). —'Artículo 60. Para la creación de nuevos servicios públicos de transporte, se emitirán los estudios técnicos y demás que sean necesarios. (Reformado, P.O. 10 de agosto de 2012). —Tratándose de la modificación e incremento de los ya establecidos, se emitirá la opinión técnica correspondiente, con la que se deberá dar vista a los concesionarios de las rutas que coincidan en el origen o destino de la ruta beneficiada, o coincidan al menos en un cuarenta por ciento o más del total del recorrido o itinerario que tienen autorizado, que represente un traspasamiento entre una y otra u otras rutas. (Reformado, P.O. 10 de agosto de 2012). —Los interesados, dentro del plazo de tres días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del estudio técnico, podrán exponer por escrito lo que a su derecho convenga, quienes deberán acreditar su interés jurídico. (Reformado, P.O. 10 de junio de junio de 2014). —Una vez vencido el plazo que establece el párrafo que antecede, se dejará constancia en el expediente respectivo, se procederá conforme a la legislación aplicable. (Adicionado, P.O. 10 de agosto de 2012). —Para efectos del presente artículo, en las opiniones técnicas correspondientes relativas a las modificaciones e incrementos de los servicios de transporte ya establecidos, deberán tomarse en cuenta los recorridos de los corredores del Sistema de Transporte Público Masivo a fin de no verse afectados, y en su caso, se dará preferencia a las modificaciones e incrementos de los corredores de transporte público de pasajeros.'. (Reformado primer párrafo, P.O. 10 de junio de 2014). —'Artículo 61. Para ser concesionario de alguno de los servicios a que se refiere esta ley, es necesario formular una solicitud por escrito, la cual se presentará por duplicado ante la autoridad competente; dicha solicitud deberá contener lo siguiente: (Reformada, P.O. 10 de agosto de 2012).—I. Nombre completo, edad, nacionalidad y domicilio, si se trata de una persona física o, en su caso, denominación legal y domicilio social, si es una persona jurídica.—Cuando la solicitud sea realizada por dos o más personas, deberán designar un representante común que elegirán de entre ellas mismas. (Reformado, P.O. 10 de junio de 2014). —En caso de no realizar la designación, la autoridad competente mandará prevenirlas para que, dentro del término de tres días, señalen tal representante; de persistir la omisión, la autoridad competente designará con tal carácter a cualquiera de los interesados. (Reformada, P.O. 10 de agosto de 2012). —II. Señalar domicilio para recibir notificaciones preferentemente en la ciudad de Puebla, o bien a través de los medios de comunicación electrónicos o cualquier otro medio cuando así lo haya aceptado el promovente y siempre que pueda comprobarse fehacientemente la recepción de las notificaciones, en caso de no señalar domicilio, las notificaciones que le correspondan se harán por estrados; (Reformada, P.O. 10 de agosto 2012). —III. La clase de servicio que se pretenda prestar y las características de los vehículos que destinará a la prestación del servicio; (Reformada, P.O. 10 de agosto de 2012). —IV. Declaración bajo protesta de decir verdad, manifestando si es titular de una o más concesiones; (Reformada, P.O. 10 de agosto de 2012). —V. Precisar los puntos correspondientes a la ruta, el Municipio o los Municipios que comprenda. Tratándose del servicio público de transporte urbano, señalar las calles del recorrido, así como los lugares donde se pretenda ubicar la base, terminal o sitio; (Reformada, P.O. 20 de diciembre de 2013). —VI. Garantía que se otorga a favor de la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado, en los términos que señale la Ley de Ingresos del Estado vigente, para…

QUINTO.- […]Sin embargo, lo que da la pauta para determinar si un acto es privativo es la supresión definitiva del bien o en el caso del derecho previamente concedido.—En el caso a estudio, en el que el acto reclamado consiste en la declaratoria que emite el secretario de Infraestructura y Transportes del Gobierno del Estado de Puebla, en la que por causa de utilidad pública e interés general declara el rescate de las concesiones que se mencionan en el resolutivo primero de la misma, entre ellas, la otorgada al hoy recurrente y que fueran otorgadas para la prestación del servicio público de transporte, publicada el día nueve de

abril de dos mil quince en el Periódico Oficial del Estado de Puebla, así como sus consecuencias, es un acto privativo, porque extingue en forma definitiva los derechos que tiene el titular de la referida concesión a usar, aprovechar y explotar el servicio público de transporte, lo que se confirma con lo manifestado en el propio acto reclamado en sus artículos segundo y tercero, que a la letra dicen: «... Artículo segundo. La presente declaratoria entrará en vigor el mismo día de su expedición, fecha a partir de la cual quedan sin efectos las concesiones a que se refiere el artículo primero de la presente declaratoria.». —«Artículo tercero. Derivado del rescate, quedan sin efectos los documentos inherentes a las concesiones (título de concesión, tarjetón, tarjeta de circulación y placas), que fueron expedidos para la prestación del servicio correspondiente, por lo que los entonces titulares, en un plazo no mayor a 20 días hábiles a partir de la entrada en vigor de la presente declaratoria, deberán hacer entrega de dicha documentación ante la Subsecretaría de Transportes de la Secretaría de Infraestructura y Transportes para determinar su destrucción.—De no entregarla o negarse a devolver la citada documentación, se instruye a la subsecretaría mencionada en el párrafo que antecede para que emita los oficios correspondientes a las autoridades competentes solicitando la recuperación de dichos documentos.—Asimismo se deberá dar de baja en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos las concesiones rescatadas. Se cita en apoyo, por compartirse la tesis del Segundo Tribunal Colegiado del Cuarto Circuito visible en la Novena Época del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXI, enero de 2005, número IV.2o.A.123 A, página 1738, que dice: «CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. SUS FORMAS DE EXTINCIÓN.» (se transcribe).—La premisa anterior, es decir, que ahora, el acto reclamado constituye un acto privativo, válidamente se puede confirmar al aplicar analógicamente y por mayoría de razón atendiendo a la entidad del derecho menoscabado la jurisprudencia 2a./J. 55/2012 (10a.), de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada en la Décima Época del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Libro X, Tomo 2, julio de 2012, página 1158, que dice: «SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE EN EL ESTADO DE PUEBLA. ANTES DE AUTORIZAR SU MODIFICACIÓN O INCREMENTO DEBE RESPETARSE EL DERECHO DE AUDIENCIA DE LOS CONCESIONARIOS EXISTENTES.» (se transcribe). —En cuya ejecutoria existen pronunciamientos irrefutables y concluyentes de nuestro Máximo Tribunal sobre el tema, puesto que en lo conducente sostuvo: «...

QUINTO. —Estudio de fondo. Debe prevalecer, con carácter de jurisprudencia, el criterio de esta Segunda Sala, conforme al cual, antes de autorizar la modificación o incremento del servicio público de transporte del Estado de Puebla, se debe respetar la garantía de audiencia de los concesionarios existentes. El vocablo <podrá>, utilizado en el artículo 60 de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla, no implica una facultad potestativa para las autoridades, sino una obligación.—Las consideraciones que sustentan esta determinación son las siguientes: El artículo 60 de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla, contenido en el título cuarto, <De las concesiones y los permisos para el servicio público de transporte y el servicio mercantil>, capítulo II, <Las concesiones para el servicio público de transporte>, dispone que: <Artículo 60. Para la creación de nuevos servicios públicos de transporte, se emitirá la opción técnica correspondiente.—Tratándose de la modificación e incremento de los ya establecidos, podrá escucharse a los concesionarios, dentro del plazo de tres días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación respectiva, para efecto de que expongan por escrito lo que a su derecho convenga, quienes deberán acreditar su interés jurídico.—Una vez fenecido el plazo que establece el párrafo que antecede, se dejará constancia en el expediente respectivo, y la secretaría procederá a determinar conforme a la legislación aplicable. (Reformado, P.O. 30 de diciembre de 2005).—Como se lee, la norma antes transcrita establece, en su segundo párrafo, que

tratándose de la modificación o incremento de los servicios públicos de transporte, la autoridad podrá escuchar a los concesionarios dentro del plazo de tres días hábiles, para el efecto de que expongan por escrito lo que a su derecho convenga, siempre que acrediten su interés jurídico; hecho lo cual, se dejará constancia en el expediente respectivo y se procederá a resolver conforme a derecho.—Para determinar la naturaleza de la facultad que establece el precepto en estudio, conviene reproducir los contenidos de los diversos artículos que integran el capítulo II del título cuarto de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla, que disponen lo siguiente: <Capítulo II>.—Las concesiones para el servicio público de transporte... Igualmente, conviene reproducir el artículo 159 del Reglamento de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla: Artículo 159. ...—Del contenido de los preceptos arriba transcritos se puede advertir lo siguiente: El <título de concesión> es el documento que se otorga al concesionario para hacer constar el acto jurídico-administrativo por el cual el Ejecutivo del Estado, a través de la secretaría, autoriza a una persona física o moral a prestar un servicio público de transporte, cumpliendo determinadas condiciones. Contiene las obligaciones y derechos de los concesionarios en relación con el servicio.—Para la prestación del servicio público de transporte, se dará preferencia a las personas físicas y/o morales que cuenten con las mejores condiciones técnicas, financieras y de operación necesarias para la prestación de éste, si es que se encuentran en igualdad de circunstancias que otros solicitantes.—La autoridad podrá permitir, previo acuerdo, la entrada de rutas ya establecidas o de nueva creación, cuando exista oposición a prestar el servicio por parte de las rutas ya establecidas.—Las modificaciones relativas a horarios, itinerarios, frecuencias de paso e incremento de vehículos, deben ser solicitadas por escrito y se otorgarán por la secretaría, previo estudio técnico, si no se lesionan los derechos de los concesionarios establecidos.—La interpretación sistemática de las normas transcritas permite concluir que el artículo 60 de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla establece una obligación y no una facultad discrecional, para que la autoridad otorgue garantía de audiencia a los concesionarios que resulten afectados con la modificación o incremento de los servicios públicos de que se trata.—El vocablo <podrá>, empleado en el segundo párrafo del precepto en análisis, no puede entenderse como potestativo, dado el contexto normativo en que se ubica. Tal vocablo quiere decir que la autoridad cuenta con la facultad.—Así es, ante la existencia de concesionarios que puedan resultar afectados con la modificación o incremento de los servicios públicos de transporte, el segundo párrafo del artículo 60 sólo puede entenderse como imperativo para que la autoridad permita a los terceros afectados que hagan valer previamente lo que a su derecho corresponda, sin que sea aceptable considerar que queda al arbitrio de la autoridad decidir si concede o no la oportunidad de comparecer al procedimiento administrativo a los afectados.—Lo anterior, porque el incremento o modificación de las rutas de transporte no es sólo un acto de molestia, sino uno privativo de derechos, que afecta la situación jurídica creada en forma previa en favor de los concesionarios existentes, para la prestación del servicio público de transporte, bajo ciertas características y condiciones, que se ven afectadas por un acto administrativo posterior.—Es así que, para la emisión del acto que modifica o afecta la situación jurídica establecida, debe otorgarse el derecho de audiencia que consagra el artículo 14 constitucional.—La legislación en estudio contiene disposiciones que, interpretadas en su conjunto, reconocen los derechos de los concesionarios ya establecidos y buscan su preservación, escuchándolos antes de afectar las situaciones jurídicas ya creadas a su favor, tal como se advierte de los artículos 60, 65 y 73 Bis de la ley y 159 del reglamento.—Por ello, no cabe más que concluir que la disposición contenida en el párrafo segundo del precepto en estudio obliga a la autoridad a otorgar previa audiencia a los concesionarios existentes, en tratándose de la modificación e incremento de los servicios públicos de transporte ya establecidos.—Al respecto, resulta ilustrativa la tesis aislada de esta Segunda Sala, cuyos texto y datos de consulta son los siguientes: <PODER. EL USO DE ESTE VERBO EN LAS DISPOSICIONES

LEGALES, NO NECESARIAMENTE IMPLICA UNA FACULTAD DISCRECIONAL. ...>.—Esta conclusión es acorde con los criterios que la Suprema Corte de Justicia ha sostenido sobre el derecho de audiencia, cuando se afectan prerrogativas derivadas de una concesión para prestar el servicio de transporte: ...».'.—Se reitera, si la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha considerado al analizar la Ley del Transporte del Estado de Puebla (que también rige al acto aquí reclamado), que la autoridad correspondiente antes de autorizar la modificación e incremento de los servicios públicos de transporte ya establecidos, debe respetar los derechos preferenciales de quienes venían cubriendo una ruta, cuando hay necesidad de ampliar en ella los servicios, porque el incremento o modificación de las rutas de transporte afecta la situación jurídica previamente establecida de quienes prestan el servicio y, por ello, constituye un acto privativo de derechos de los concesionarios establecidos, quienes deben ser escuchados en el procedimiento como lo ordena el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esto es, el traslape de las rutas afectan los derechos de los concesionarios; por ello es un acto privativo, derechos que son de menor entidad, que el de anular la concesión de los permisionarios a través del 'rescate', que merecen garantía de previa audiencia, por ende, la afectación de los derechos de los concesionarios ante un rescate es de mayor magnitud, lo que lógicamente nos lleva a concluir que dicha forma de extinción constituye un acto privativo de derechos de los concesionarios establecidos, quienes deben ser escuchados previamente a su emisión, como lo ordena el artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.—Bajo esa línea argumentativa se concluye que el acto reclamado de mérito se debe regir por el derecho fundamental de previa audiencia, a efecto de que el gobernado pueda manifestar lo que a su derecho convenga y ofrecer pruebas previamente a la extinción definitiva de la concesión de la que es titular, esto es, a la declaración de rescate de la misma que ahora reclama, sin que sea óbice que la misma se haga por causas de utilidad pública o interés general, dado que éste (objetivo) se cumple con independencia de que se haga el rescate de forma posterior a que se escuche al titular de la concesión.—Por lo que, como se adelantó, son fundados los conceptos de violación del quejoso, en virtud de que antes de emitir el acto reclamado consistente en la declaratoria que emite el secretario de Infraestructura y Transportes del Gobierno del Estado de Puebla, con la que por causa de utilidad pública e interés general, declara el rescate entre otros, de la concesión del quejoso, la citada responsable debió otorgarle el derecho fundamental de audiencia, lo que en la especie no aconteció.—Máxime, que la legislación en estudio contiene disposiciones que, interpretadas en su conjunto, reconocen los derechos de los concesionarios y buscan su preservación, escuchándolos antes de afectar las situaciones jurídicas ya creadas a su favor, tal como se advierte de los procedimientos previstos para la revocación y la cancelación de las concesiones, en los artículos que a continuación se transcriben: Ley del Transporte para el Estado de Puebla: 'Artículo 71. La revocación de las concesiones sólo podrá ser declarada por la autoridad competente, una vez que se haya cumplido con el procedimiento establecido en esta ley y sus reglamentos.'. —'Artículo 80. El secretario podrá, en los casos en que prevalezca el interés público o cuando existan reiteradas violaciones al permiso, la ley o sus reglamentos, cometidas por el permisionario, advertir al mismo de tales violaciones, para que ajuste sus servicios a lo que señala el permiso, la presente ley o sus reglamentos aplicables.—Si el permisionario no cumple con las disposiciones legales, el secretario podrá cancelar el permiso en términos de las leyes aplicables, notificando al titular de los mismos, o en su caso, al representante legal debidamente acreditado; conforme al procedimiento establecido en los reglamentos de esta ley.'.—'Artículo 106. El procedimiento para la suspensión, revocación y terminación de las concesiones y permisos de los servicios auxiliares se efectuará atendiendo a lo dispuesto por los reglamentos de esta ley.'. —Reglamento de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla: 'Artículo 105. La revocación de las concesiones será declarada administrativamente por el secretario o Carreteras de

Cuota-Puebla de conformidad con las atribuciones que le confieren los ordenamientos legales vigentes y de acuerdo con el procedimiento siguiente: I. La autoridad notificará por escrito al concesionario, los motivos de revocación en que a su juicio haya incurrido; II. Le señalará un término de cinco días para el ofrecimiento de pruebas y admitidas éstas, se contará con tres días para su desahogo, acordándose un término (sic) tres días para la presentación de alegatos y manifestación de lo que a su derecho convenga; III. Podrán ofrecerse las pruebas que se establecen en el Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Puebla, con excepción de la declaración de partes sobre hechos propios o ajenos y la testimonial, conforme a las reglas que para su desahogo se determinan en el mismo. —IV. No se tendrán por ofrecidas, las pruebas que se presenten fuera del término señalado para tal efecto en el presente reglamento, así como las que no tengan relación con los hechos impugnados, con excepción de las pruebas supervenientes las que se admitirán antes de dictarse la resolución definitiva; y, V. Concluida la fase anterior, la autoridad competente contará con un término de cinco días hábiles para dictar la resolución correspondiente.'. —'Artículo 106. La revocación de las concesiones será declarada administrativamente por el secretario o Carreteras de Cuota-Puebla, según corresponda, de conformidad con las atribuciones que les confieren los ordenamientos legales vigentes, haciéndolo del conocimiento al concesionario mediante la resolución que se dicte.'. —'Artículo 132. La cancelación de los permisos será declarada administrativamente por el secretario, de acuerdo con las atribuciones que le confieren los ordenamientos legales vigentes y conforme al procedimiento siguiente: I. Se iniciará el procedimiento de cancelación, si el permisionario incurre en cualquiera de las causales de cancelación establecidas en el artículo 131 de este reglamento; II. La Secretaría hará saber al permisionario los motivos por los cuales se ha considerado procedente cancelar su permiso y se le concederá un plazo de treinta días hábiles, contados a partir del día siguiente en que se haga la notificación, para que presente las pruebas y defensas que estime convenientes, y III. Presentadas las pruebas y defensas, o transcurrido el plazo señalado en la fracción anterior sin que éstas se hubieran presentado, el secretario, en su oportunidad dictará la resolución correspondiente. —IV. El procedimiento de cancelación para los permisos del servicio mercantil de transporte de personas en automóviles de alquiler o taxi se sujetará a lo dispuesto en el artículo 105 del presente reglamento.'. —'Artículo 196. Los servicios auxiliares susceptibles de concesión, autorización o permiso podrán ser cancelados o revocados por la autoridad del transporte competente, cuando: I. Se afecte el interés público; II. Alteren tarifas autorizadas; III. Se preste el servicio en forma irregular, y IV. No cumplan con lo establecido en la ley y el presente reglamento.—La cancelación o revocación de la concesión, autorización o permiso de los servicios auxiliares se hará previa audiencia del interesado.'.—A mayor abundamiento, debe decirse que el criterio adoptado en esta ejecutoria, se reafirma al hacer un símil, con lo dispuesto en la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión, en la cual respecto de la figura del rescate de concesiones, se prevé un procedimiento previó a su resolución definitiva en donde se garantiza a los concesionarios su derecho fundamental de audiencia previa prevista en el artículo 14 constitucional, por lo que sólo a manera de ilustración se transcriben los numerales respectivos: Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión: 'Artículo 9. Corresponde a la secretaría: I. Emitir opinión técnica no vinculante al instituto, en un plazo no mayor a treinta días naturales sobre el otorgamiento, la prórroga, la revocación, así como la autorización de cesiones o cambios de control accionario, titularidad u operación de sociedades relacionadas con concesiones en materia de telecomunicaciones y radiodifusión; II. Adoptar, en su caso, las acciones y medidas necesarias que garanticen la continuidad en la prestación de los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión cuando el instituto le dé aviso de la existencia de causas de terminación por revocación o rescate de concesiones, disolución o quiebra de las sociedades concesionarias; ...'. —De las atribuciones del instituto y de su composición. —

Artículo 15. Para el ejercicio de sus atribuciones corresponde al instituto: I. Expedir disposiciones administrativas de carácter general, planes técnicos fundamentales, lineamientos, modelos de costos, procedimientos de evaluación de la conformidad, procedimientos de homologación y certificación y ordenamientos técnicos en materia de telecomunicaciones y radiodifusión; así como demás disposiciones para el cumplimiento de lo dispuesto en esta ley; II. Formular y publicar sus programas de trabajo; III. Elaborar, publicar y mantener actualizado el cuadro nacional de atribución de frecuencias; IV. Otorgar las concesiones previstas en esta ley y resolver sobre su prórroga, modificación o terminación por revocación, rescate o quiebra, así como autorizar cesiones o cambios de control accionario, titularidad u operación de sociedades relacionadas con concesiones; ... XV. Resolver sobre el cambio o rescate de bandas de frecuencia; ...'. —Del cambio o rescate del espectro radioeléctrico o de recursos orbitales. —'Artículo 105. El instituto podrá cambiar o rescatar bandas de frecuencias o recursos orbitales, en cualquiera de los siguientes casos: I. Cuando lo exija el interés público; II. Por razones de seguridad nacional, a solicitud del Ejecutivo Federal; III. Para la introducción de nuevas tecnologías; IV. Para solucionar problemas de interferencia perjudicial; V. Para dar cumplimiento a los tratados internacionales suscritos por el Estado Mexicano; VI. Para el reordenamiento de bandas de frecuencias, y VII. Para la continuidad de un servicio público. —Tratándose de cambio de frecuencias, el instituto podrá otorgar directamente al concesionario nuevas bandas de frecuencias mediante las cuales se puedan ofrecer los servicios originalmente prestados. —Si como resultado del cambio de frecuencias el concesionario pretende prestar servicios adicionales, deberá solicitarlo. El instituto evaluará dicha solicitud de conformidad con lo establecido en esta ley.'. —'Artículo 108. Para el rescate de una banda de frecuencia concesionada o de recursos orbitales, el instituto deberá notificar al concesionario las razones en las que justifica su determinación, otorgándole un plazo de treinta y cinco días hábiles contados a partir del día hábil siguiente al que surta efectos la notificación, a fin de que manifieste lo que a su derecho convenga y aporte las pruebas que estime pertinentes.—El instituto procederá al análisis de las manifestaciones realizadas y al desahogo de las pruebas dentro de los veinte días hábiles siguientes al cierre del plazo referido en el párrafo que antecede. Concluido el desahogo de las pruebas, se otorgará un plazo de cinco días hábiles para efecto de que el concesionario presente sus alegatos. Concluido este término, con o sin alegatos, el instituto resolverá dentro de los cincuenta días hábiles siguientes. El rescate surtirá sus efectos a partir de su declaración por el instituto.—En el supuesto de que el instituto resuelva rescatar la banda de frecuencia o los recursos orbitales, podrá solicitar el apoyo del INDAABIN para determinar la indemnización correspondiente, para lo cual, el concesionario podrá aportar los argumentos y los elementos que estime pertinentes a través del instituto, dentro de los diez días hábiles siguientes.—Para determinar la indemnización correspondiente, el instituto tomará en cuenta la inversión efectuada y debidamente comprobada, los bienes, equipos e instalaciones de red destinados directamente a los fines de la concesión y su depreciación. También podrá considerarse el valor presente que, en su caso, haya sido cubierto por adquirir los derechos para usar y explotar los bienes concesionados, deduciendo el tiempo de vigencia transcurrido de la concesión. En ningún caso se indemnizará cuando entre las causas que motiven el rescate se encuentre el incumplimiento de las obligaciones o condiciones establecidas en la concesión o autorización, incluyendo el que derive de contribuciones o contraprestaciones. —Si el concesionario estuviese conforme con el monto de la indemnización, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter de definitiva. Si no estuviere conforme, el importe de la indemnización se determinará por los tribunales especializados en materia de competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones, a petición del concesionario, quien deberá formularla dentro del plazo de quince días hábiles contados a partir de la fecha en que se le notifique la resolución que determine el monto de la indemnización. Si el

concesionario no acude a los tribunales especializados en materia de competencia económica, radiodifusión y telecomunicaciones, el monto de la indemnización tendrá carácter definitivo. En lo no previsto respecto al rescate, se estará a lo establecido en la Ley General de Bienes Nacionales.'. —'Artículo 109. Cuando por causa del rescate el concesionario no pueda continuar prestando servicios y, por ende, se dé por terminada la concesión…"

5. Así como el criterio relacionado que señala:

"Novena Época
"Registro: 200080
"Pleno
"Jurisprudencia.
"Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
"Tomo IV, julio de 1996
"Materia común
"Tesis P./J. 40/96
"Página 5

***"ACTOS PRIVATIVOS Y ACTOS DE MOLESTIA. ORIGEN Y EFECTOS DE LA DISTINCIÓN**.—El artículo 14 constitucional establece, en su segundo párrafo, que nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho; en tanto, el artículo 16 de ese mismo Ordenamiento Supremo determina, en su primer párrafo, que nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento. Por consiguiente, la Constitución Federal distingue y regula de manera diferente los actos privativos respecto de los actos de molestia, pues a los primeros, que son aquellos que producen como efecto la disminución, menoscabo o supresión definitiva de un derecho del gobernado, los autoriza solamente a través del cumplimiento de determinados requisitos precisados en el artículo 14, como son, la existencia de un juicio seguido ante un tribunal previamente establecido, que cumpla con las formalidades esenciales del procedimiento y en el que se apliquen las leyes expedidas con anterioridad al hecho juzgado. En cambio, a los actos de molestia que, pese a constituir afectación a la esfera jurídica del gobernado, no producen los mismos efectos que los actos privativos, pues sólo restringen de manera provisional o preventiva un derecho con el objeto de proteger determinados bienes jurídicos, los autoriza, según lo dispuesto por el artículo 16, siempre y cuando preceda mandamiento escrito girado por una autoridad con competencia legal para ello, en donde ésta funde y motive la causa legal del procedimiento. Ahora bien, para dilucidar la constitucionalidad o inconstitucionalidad de un acto de autoridad impugnado como privativo, es necesario precisar si verdaderamente lo es y, por ende, requiere del cumplimiento de las formalidades establecidas por el primero de aquellos numerales, o si es un acto de molestia y por ello es suficiente el cumplimiento de los requisitos que el segundo de ellos exige. Para efectuar esa distinción debe advertirse la finalidad que con el acto se persigue, esto es, si la privación de un bien material o inmaterial es la finalidad connatural perseguida por el acto de autoridad, o bien, si por su propia índole tiende sólo a una restricción provisional."*

Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Desde 2003 el Gobierno del Estado de Guanajuato transfirió a los gobiernos municipales el control del transporte público urbano y suburbano, por lo que, no en pocos municipios no se han regularizado las concesiones conforme al ordenamiento municipal, lo que ha provocado un vacío legal y falta de certeza jurídica para usuarios y transportistas.

Dicha ley en sus artículos 139, fija la competencia de los Municipios a regular el servicio de transporte público urbano y suburbano de personas, en tanto en los numerales 140 a 144, se regulan las formas de prestación de este servicio y sus características en la forma siguiente:

> "***Artículo 139***. *Es competencia del Ejecutivo del Estado la prestación del servicio público de transporte, con excepción del transporte urbano y suburbano en ruta fija, cuya prestación será competencia de los ayuntamientos."*
>
> ***Artículo 140***. *El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos prestarán el servicio público de transporte, bajo las siguientes formas:*
>
> *I. Directa, a través de la dependencia correspondiente;*
> *II. A través de las entidades públicas que se constituyan para tal fin, en los términos de las leyes correspondientes;*
> *III. Mediante el otorgamiento de concesiones o permisos de conformidad con el procedimiento establecido por esta Ley y los reglamentos que de ella se deriven; y*
> *IV. Mediante convenios de coordinación y asociación que suscriban entre sí para la más eficiente prestación del servicio, en los términos de esta Ley*."
>
> ***"Artículo 141.*** *El servicio público de transporte urbano es el destinado al traslado de personas dentro de las zonas urbanas del territorio municipal.*
>
> *Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la autoridad municipal considere adecuados, los que en ningún caso tendrán una capacidad inferior a veinte asientos sin modificar las características de fabricación."*
>
> ***Artículo 142.*** *Los ayuntamientos prestarán el servicio público de transporte urbano a través del sistema que garantice la operación más eficiente, segura y confortable, evitando la superposición no justificada de rutas a fin de garantizar índices razonables de rentabilidad en su operación y tarifas accesibles a la población.*
>
> *El servicio se podrá prestar a través de sistemas de rutas independientes o convencionales, de rutas integradas o de cualquier otro que determine el ayuntamiento, conforme a las dimensiones del área urbana, volumen de usuarios, necesidades específicas de traslado, tiempos de recorrido y características de la infraestructura vial existente.*
>
> *En el caso de existir oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados deberá adecuarse para que dicho sistema opere conforme unificación física, operativa, informativa, imagen y modo de pago. Previéndose, en su caso, medidas para articular los servicios para vehículos no motorizados y de tracción humana."*

Artículo 143. *El servicio público de transporte suburbano es el que tiene por objeto trasladar personas de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal y viceversa, o de una comunidad a otra, pero siempre dentro del espacio territorial de un mismo municipio.*

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la autoridad municipal considere adecuados para la prestación del servicio sin modificar las características de fabricación.

La autoridad municipal, determinará los lugares donde los vehículos que presten este servicio deban realizar ascensos y descensos dentro de la mancha urbana. En el caso de los municipios donde opere el sistema de rutas integradas, los recorridos de las rutas suburbanas podrán realizarlo según la ubicación de las estaciones de transferencia que sean determinadas por el área municipal correspondiente."

Artículo 144. *La dependencia u organismo encargado del transporte en el municipio establecerá las características de operación del transporte urbano y suburbano que conformen el itinerario de servicio como ruta, derrotero, horarios, frecuencias terminales, y lugares de ascenso y descenso, entre otros, de conformidad con lo que al respecto se establezcan en los reglamentos municipales que deriven de esta Ley."*

PROPUESTA LEGISLATIVA.

Por todo lo anterior, el Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional considera necesario que la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios subsane los vacíos normativos que actualmente existen respecto de la vigencia y prórroga de las concesiones para la prestación del servicio público de transporte. Uno de estos vacíos se presenta cuando el concesionario solicita oportunamente la prórroga de una o varias concesiones ante la autoridad estatal o municipal competente y, una vez presentada la solicitud, la autoridad no emite una respuesta dentro del plazo correspondiente, pues la legislación no establece con claridad cuál debe ser la situación jurídica del concesionario durante ese periodo ni cuáles son los efectos de la falta de respuesta de la autoridad.

Esta problemática adquiere particular relevancia en el servicio de transporte urbano y suburbano de personas, cuya regulación corresponde a los municipios. La ausencia de mecanismos jurídicos claros para resolver estos supuestos puede contribuir a que existan servicios que continúen prestándose en condiciones de irregularidad, ya sea por la circulación de unidades sin concesión vigente, por la prestación del servicio con concesiones vencidas o por otras circunstancias que dificultan a la autoridad y a los concesionarios definir con certeza la situación jurídica del servicio.

Esta situación genera consecuencias que deben ser atendidas desde el ámbito legislativo. Para el concesionario representa incertidumbre respecto de sus derechos y obligaciones; para la administración pública, puede implicar la prolongación de situaciones que debieron ser definidas mediante una determinación expresa; y para las personas usuarias, genera falta de certeza sobre las condiciones jurídicas en las que se presta un servicio público de transporte.

Por ello, los suscritos iniciantes consideramos necesario establecer una regla jurídica que permita atender estos casos y evitar que la falta de respuesta de la autoridad produzca indefinidamente una situación de incertidumbre. En ese sentido, se propone incorporar a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios la figura de la **prórroga tácita**, bajo supuestos expresamente determinados por la ley y sin que ello implique una renovación automática o ilimitada de la concesión.

La prórroga tácita deberá operar únicamente cuando el concesionario haya presentado por escrito su solicitud de prórroga ante la autoridad competente dentro del plazo previsto por la legislación aplicable o, en su caso, antes del vencimiento de la concesión; que dicha autoridad no haya emitido la determinación correspondiente; y que el concesionario continúe cumpliendo las obligaciones inherentes a la concesión, particularmente el pago del refrendo anual que corresponda.

Con esta regulación se busca establecer una consecuencia jurídica clara frente a la falta de respuesta de la autoridad, evitando que el concesionario quede en una situación de indefinición y, al mismo tiempo, preservando las facultades de control, supervisión y regulación que corresponden a la autoridad competente. La figura propuesta no pretende sustituir la obligación de la autoridad de resolver las solicitudes de prórroga ni eliminar los requisitos legales para la prestación del servicio. Su finalidad es establecer un mecanismo excepcional que otorgue certeza jurídica mientras la autoridad emite la determinación que corresponda, bajo las condiciones y límites que expresamente establezca la ley.

En tal sentido, se propone adicionar un artículo 200 Bis a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

> ***"Artículo 200 Bis. La autoridad competente deberá supervisar el vencimiento de las concesiones conforme a esta ley con la finalidad de determinar lo procedente.***
>
> ***Cuando, una vez vencido el plazo de una concesión, el concesionario haya solicitado oportunamente su prórroga y la autoridad estatal o municipal competente no emita resolución escrita al respecto, pero el concesionario continúe prestando materialmente el servicio con conocimiento de dicha autoridad, se entenderá otorgada tácitamente la prórroga, en los términos y por el plazo que determine esta Ley y el Reglamento correspondiente.***
>
> ***Para que opere la prórroga tácita, además de los requisitos previstos en el párrafo anterior, el concesionario deberá encontrarse al corriente en el pago de los refrendos anuales correspondientes y cumplir los requisitos y condiciones legales, establecidos en esta Ley y el Reglamento correspondiente.***
>
> ***Actualizados dichos supuestos, corresponderá a la autoridad competente reconocer y formalizar la prórroga tácita. En caso de que no se cumplan los requisitos establecidos en este artículo, la autoridad deberá emitir la determinación que legalmente corresponda respecto de la concesión, incluyendo, en su caso, su extinción, rescate conforme al artículo 199 de esta Ley o la emisión de una nueva convocatoria."***

De ser aprobada, la presente iniciativa, tendrá los siguientes impactos, de conformidad con el artículo 176 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato:

I. **Impacto jurídico:** Que se materialice en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios la figura de prórroga tácita, en la ley, a efecto de que si al vencer el tiempo de vigencia de la concesión, y una vez solicitada la prórroga, la autoridad estatal o municipal competente es omisa en dar respuesta, positiva o negativa, el concesionario tenga seguridad jurídica otorgada por la ley referida y le sea expedida o formalizada la prórroga correspondiente.

   Cubriéndose así el vacío legal que presenta el cuerpo normativo señalado en esta materia.

II. **Impacto socioeconómico:** No se parecía;

III. **Impacto administrativo:** No se aprecia;

IV. **Impacto presupuestario:** No se aprecian costos;

V. **Impacto ambiental:** No se aprecia.

VI. **Impacto de perspectiva de género:** No se aprecia en el presente caso.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de este H. Congreso del Estado de Guanajuato el siguiente:

DECRETO.

ÚNICO. Se adiciona el artículo 200 Bis a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

Artículo 200 Bis. La autoridad competente deberá supervisar el vencimiento de las concesiones conforme a esta ley con la finalidad de determinar lo procedente.

Cuando, una vez vencido el plazo de una concesión, el concesionario haya solicitado oportunamente su prórroga y la autoridad estatal o municipal competente no emita resolución escrita al respecto, pero el concesionario continúe prestando materialmente el servicio con conocimiento de dicha autoridad, se entenderá otorgada tácitamente la prórroga, en los términos y por el plazo que determine esta Ley y el Reglamento correspondiente.

Para que opere la prórroga tácita, además de los requisitos previstos en el párrafo anterior, el concesionario deberá encontrarse al corriente en el pago de los refrendos anuales correspondientes y cumplir los requisitos y condiciones legales, establecidos en esta Ley y el Reglamento correspondiente.

Actualizados dichos supuestos, corresponderá a la autoridad competente reconocer y formalizar la prórroga tácita. En caso de que no se cumplan los requisitos establecidos en este artículo, la autoridad deberá emitir la determinación que legalmente corresponda respecto de la concesión, incluyendo, en su caso, su extinción, rescate conforme al artículo 199 de esta Ley o la emisión de una nueva convocatoria.

TRANSITORIO.

Artículo Único. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Guanajuato.

GUANAJUATO, GTO., A 01 DE OCTUBRE DE 2026.
DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.

DIPUTADO ALEJANDRO ARIAS ÁVILA.

DIPUTADA RUTH NOEMÍ TISCAREÑO AGOITIA.

DIPUTADA ROCÍO CERVANTES BARBA.

Información Notificación Electrónica

Folio:	59381
Asunto:	SE PRESENTA INICIATIVA GPPRI
Descripción:	DIPUTADO ALEJANDRO ARIAS ÁVILA proponente y quienes suscriben Diputadas integrantes de la LXVI Legislatura del H. Congreso del Estado de Guanajuato y del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en la fracción IV del artículo 56 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, así como en el artículo 175, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, someto a consideración de esta Legislatura para su aprobación, la iniciativa, por la que SE ADICIONAN EL ARTÍCULO 220 Bis A LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE GUANAJUATO Y SUS MUNICIPIOS
Destinatarios:	SECRETARIA GENERAL - Buzón Secretaría General, Congreso del Estado de Guanajuato UNIDAD DE CORRESPONDENCIA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE GUANAJUATO - Unidad de Correspondencia, Congreso del Estado de Guanajuato RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA - Diputada de la LXVI Legislatura, H Congreso del Estado de Guanajuato ROCIO CERVANTES BARBA - Diputada de la LXVI Legislatura, H. Congreso del Estado de Guanajuato
Archivo Firmado:	File_1829_20260929160150129_0.pdf
Autoridad Certificadora:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO V2

Evidencia Criptográfica

Hoja de Firmantes

FIRMA

Nombre Firmante:	ANDREA DEL CARMEN AGUILAR VAZQUEZ	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.32.00.00.00.00.17	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:03:29 p. m. - 30/09/2026 08:03:29 a. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	80-30-52-8b-ce-28-53-c0-20-be-74-7c-12-88-16-74-20-66-0f-79-fb-c5-99-70-b6-99-e5-a1-57-ac-89-62-07-b2-38-32-df-26-51-27-93-4d-da-28-09-c2-2e-d7-74-f0-bb-50-80-49-f0-36-08-eb-88-3a-bf-ef-dd-cc-74-60-dd-6d-9d-79-db-3d-f5-fe-2d-ba-c6-1f-7d-18-5c-b8-c3-04-da-99-b8-a6-ce-16-37-7f-23-ea-53-1c-17-d0-37-c4-2a-7b-25-71-80-5c-32-b8-d1-71-85-9f-f2-cf-b8-f1-45-af-d3-13-7b-37-2a-6f-ec-20-85-62-06-91-7e-54-35-6d-ba-d1-5a-92-df-86-14-db-4e-ca-a4-8a-8a-c4-32-5f-cf-68-be-bb-2a-70-65-0a-34-9c-1c-bd-dd-41-1f-05-36-db-26-b5-cb-3c-c6-30-c1-1e-d0-62-b0-4a-c3-4e-26-c6-86-fc-89-8c-92-84-2b-57-70-c8-57-e4-f1-91-6d-08-99-f3-37-1f-5b-67-09-fe-be-a5-0f-af-d6-24-d1-45-71-00-ad-60-07-4a-dc-e9-32-90-57-9c-f5-8f-fb-f4-24-9a-94-a3-b0-b6-ab-50-1e-88-2b-3e-e1-18-5c-00-2e-90-1c-fa-f8-79-c4-83		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:04:13 p. m. - 30/09/2026 08:04:13 a. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO V2
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.32.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:04:13 p. m. - 30/09/2026 08:04:13 a. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639263522535420734
Datos Estampillados:	rut3DqcPZRXFTBJeNogW/DoCm0w=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490599306
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 02:04:14 p. m. - 30/09/2026 08:04:14 a. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	RUTH NOEMI TISCAREÑO AGOITIA	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.0b.58	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:43:49 p. m. - 29/09/2026 04:43:49 p. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	9d-fc-35-32-dc-39-93-90-4b-16-f3-2e-e2-c6-78-20-a8-de-3d-2b-9a-8b-20-6c-bf-4c-aa-cc-fa-38-79-3d-21-93-eb-ab-e9-ed-0e-69-db-25-41-07-d7-fa-2f-75-fc-46-24-c4-c8-dd-3b-e9-05-00-ca-63-28-d1-b9-b2-8c-1b-78-c5-fc-b4-98-d3-e2-71-45-00-6d-bf-00-85-12-f3-6d-ef-47-c1-3c-b0-1f-ff-cd-83-52-cb-07-8d-d9-63-10-94-20-2f-c7-fb-91-aa-b8-bd-c4-a7-b7-a1-98-9a-72-1a-c0-69-27-2c-ce-0d-75-9c-9a-48-7a-8b-6a-4e-a8-55-00-c4-c6-71-b2-8b-66-b6-8c-cc-5b-b7-25-f4-59-8c-f7-64-2d-88-bf-fb-1e-41-84-fa-ca-24-57-a1-f9-69-57-c7-ba-89-31-21-e5-8c-b4-75-81-73-df-1c-90-2c-a1-ad-02-85-e4-9d-36-bb-a2-db-07-bd-c1-2a-8f-6d-dd-42-ab-f2-58-a9-68-05-a5-39-5d-74-d4-27-4b-d4-59-f1-af-f6-23-4a-fe-a9-cc-d1-0e-e4-ad-90-88-15-df-46-6c-37-59-1a-fb-43-78-7f-c4-f3-ca-f2-38-6a-ae-0f-d4-c2-80-3b-95-fd-a8-0e-9b-76		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:44:31 p. m. - 29/09/2026 04:44:31 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:44:32 p. m. - 29/09/2026 04:44:32 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639262970720283968
Datos Estampillados:	62JzdHGIDqGvbqh6NQTtIfhb0fQ=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490533501
Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:44:32 p. m. - 29/09/2026 04:44:32 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	ROCÍO CERVANTES BARBA	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.32.00.00.00.00.c7	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:40:45 a. m. - 29/09/2026 09:40:45 p. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	a2-6c-a7-fb-d9-fe-b9-84-8a-93-91-81-cb-9b-ab-56-ea-10-4d-d1-5f-95-c7-b9-ed-b9-e0-f1-dd-29-9e-59-58-b6-29-75-16-40-47-80-54-bd-28-8e-27-b3-7f-14-22-20-33-b3-26-74-a0-eb-12-bf-f2-95-ea-54-c5-03-27-78-80-66-1f-ba-d9-79-b1-ba-87-e6-fb-86-aa-81-f3-e2-a2-c5-3c-65-61-b3-14-0e-da-bd-f5-9e-58-b1-f7-88-60-d0-fc-16-a9-0f-2a-bc-13-48-4e-6b-75-67-aa-d4-89-d1-da-da-eb-1b-27-93-12-d7-46-d9-53-e4-43-29-8f-b9-21-df-a1-bd-41-e2-e0-08-7d-6b-d2-47-28-bc-4b-f6-24-45-9d-68-e5-66-ff-cc-d2-20-3b-67-ec-b6-bd-31-57-e9-75-0e-29-ff-be-58-d1-04-99-d5-47-6c-1d-21-8a-a8-14-91-fa-6e-04-cb-4e-e8-59-cb-2b-19-df-d6-16-39-ca-08-e8-0f-5e-e3-30-87-45-3b-24-8d-8d-01-02-69-22-30-77-5c-c2-58-10-ea-4d-0f-97-df-0a-46-62-da-13-c5-c5-0e-7e-21-bf-b0-f5-86-ce-8d-67-de-ec-64-d1-0a-40-bc-90-2d-fd-b4-9c-c2		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:41:28 a. m. - 29/09/2026 09:41:28 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO V2
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.32.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:41:29 a. m. - 29/09/2026 09:41:29 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639263148890107455
Datos Estampillados:	wBMrcV4HEIGSH5oFQ5gduDMS/So=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490584505
Fecha (UTC/CDMX):	30/09/2026 03:41:29 a. m. - 29/09/2026 09:41:29 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c

• Firma Electrónica Certificada •
Autoridad Certificadora del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato

FIRMA

Nombre Firmante:	ALEJANDRO ARIAS AVILA	**Validez:**	Vigente
No. Serie:	50.4c.45.47.30.31.00.00.00.0b.57	**Revocación:**	No Revocado
Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:02:00 p. m. - 29/09/2026 04:02:00 p. m.	**Estatus:**	Válida
Algoritmo:	RSA - SHA256		
Cadena de Firma:	83-e5-0b-69-32-97-53-b2-3e-01-02-c2-8d-45-b9-cd-f9-08-3e-cc-93-9c-34-29-28-e9-6a-75-82-29-df-0c-8a-a6-b0-76-5b-d5-8b-01-1c-6c-bb-90-fc-ed-ba-d2-04-31-25-26-5c-09-6c-e4-90-22-f8-5c-ec-d7-dd-4b-24-63-b3-31-7c-8b-1f-4e-87-1a-22-4a-ea-03-bb-78-64-1f-dd-bd-23-e1-8e-44-55-b7-82-c3-a0-cb-1b-c6-70-74-b0-04-5c-20-49-65-39-22-10-f2-1e-20-39-89-ae-08-fa-d0-24-3f-5c-be-cd-1d-d6-dc-1d-f9-56-36-90-f3-51-1e-f9-97-ec-15-c7-db-6a-d6-36-cb-45-ad-fa-24-07-3e-cf-06-cd-12-8e-fd-07-8b-3f-dd-2a-5a-2e-69-9b-d0-40-29-c5-39-39-a9-13-90-6f-d8-86-1a-4d-5d-3d-67-cf-a6-2f-ee-21-5d-6a-dd-55-ef-71-ea-2c-00-aa-5b-31-8b-6f-e3-1f-d5-02-de-e9-dc-61-fd-7a-77-05-a8-90-3a-11-af-f0-e8-95-78-79-26-bb-c2-1b-45-11-87-4b-ed-20-45-76-b3-fc-b6-5f-54-db-27-c2-9b-7a-f5-87-83-1f-6f-63-7d-b3-1b-19-8d-f7-16		

OCSP

Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:02:42 p. m. - 29/09/2026 04:02:42 p. m.
Nombre Respondedor:	Servicio OCSP de la AC del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato
Emisor Respondedor:	AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE GUANAJUATO
Número de Serie:	50.4c.45.47.30.31.30.35

TSP

Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:02:43 p. m. - 29/09/2026 04:02:43 p. m.
Nombre Emisor de Respuesta TSP:	Advantage Security PSC Estampado de Tiempo 1
Emisor Certificado TSP:	Autoridad Certificadora Raiz Segunda de Secretaria de Economia
Identificador de Respuesta TSP:	639262945633581754
Datos Estampillados:	PloJ4tWH8dMDPN8yPc4kqdRamA0=

CONSTANCIA NOM 151

Índice:	490515688
Fecha (UTC/CDMX):	29/09/2026 10:02:43 p. m. - 29/09/2026 04:02:43 p. m.
Nombre del Emisor:	Advantage Security PSC NOM151
Número de Serie:	2c