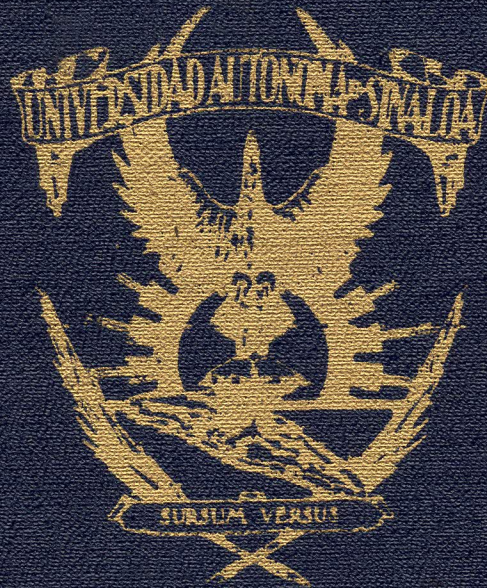


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SINALOA

**FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACIÓN
DIVISIÓN DE INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS DE POSTGRADO
DOCTORADO EN ESTUDIOS FISCALES**



**TESIS:
POLÍTICA FISCAL Y EL TRANSPORTE DE CARGA.
EL CASO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE
CARGA (TPC) DE CULIACÁN**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN ESTUDIOS FISCALES**

**PRESENTA:
CARLOS MARIO MORALES MONARREZ**

**DIRECTOR DE TESIS:
DR. GONZALO ARMIENTA HERNANDEZ**

CULIACÁN DE ROSALES, SINALOA, MEXICO, AGOSTO DE 2013

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SINALOA
Facultad de Contaduría y Administración
División de Investigación y Estudios de Postgrado
Doctorado en Estudios Fiscales



TESIS:
POLÍTICA FISCAL Y EL TRANSPORTE DE CARGA. EL
CASO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE CARGA (TPC) DE
CULIACÁN

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE DOCTOR EN ESTUDIOS
FISCALES

Presenta:
Carlos Mario Morales Monárrez

Director de Tesis:
Dr. Gonzalo Armienta Hernández

Culiacán de Rosales Sinaloa México Agosto de 2013

Agradecimientos

A Dios. Por los padres tan grandiosos que me regalo que me dieron tanto en la vida; Enrique Morales Guzmán y María Monárrez Monárrez. Mi eterno agradecimiento para ellos, por haberme formado y conducido con principios, valores y ética, sobre todo que la humildad nunca me abandonara y permaneciera ante cualquier eventualidad, para que los pusiera al servicio de todo aquel que en algún momento lo requiriera.

Por haber estado siempre apoyándome y dándome sus palabras de aliento, en los momentos en que la angustia me aquejaba. Cobijándome en su regazo cual niño, porque para los padres jamás se deja de serlo.

Por su presencia física y moral cuando me gradué de licenciado en ingeniería civil hace 33 años y hoy a pesar de que físicamente no cuento con su presencia, los recuerdo y siento su presencia espiritual al igual que si estuvieran presentes en cuerpo y alma. Estoy seguro que ellos desde donde estén siempre le piden al todo poderoso para que el rumbo que me enseñaron no cambie de dirección, y permanezca conduciéndome con los atributos enseñados.

Además porque desde donde estén, estoy seguro que siempre abogan para que el todo poderoso me colme de bendiciones.

A mis hijos: José Carlos, Beatriz Adriana, Myrna Cristina, Wendy Elizabeth y Mario Enrique, porque son mi perpetuidad y aliento para seguir preparándome.

A mi compañera y amiga Arcelia Araujo Aldrete y a nuestras hijas: Arcelia y Karina, ya que fueron los pilares principales de apoyo incondicional para que no claudicará en la tarea emprendida.

También deseo expresar un total agradecimiento al director de tesis Dr. Gonzalo Armienta Hernández, por su valiosa orientación, paciencia y por haberme brindado su amistad y apoyo desinteresado, para la culminación de este trabajo de investigación.

A las Doctoras; Deyanira Bernal Domínguez y Lucía Cereceres Gutiérrez, por sus valiosas observaciones recomendaciones que mejoraron la estructura, contenido y presentación del reporte de investigación.

Al Dr. Marco Antonio Rodríguez Peñuelas y al Dr. Rubén Antonio González Franco a los cuales agradezco de antemano el haber aceptado ser mis lectores críticos, porque estoy seguro que sus apreciaciones a este modesto estudio, han de servir para que en lo futuro me equivoque menos.

A las correctoras de: forma, contenido y estilo: Dra. Arcelia Araujo Aldrete y Dra. Lucía Cereceres Gutiérrez, por los aportes hechos que enriquecieron notablemente este trabajo de investigación.

Gracias a la Universidad Autónoma de Sinaloa, en la cual me he desarrollado profesionalmente como docente, sobre todo por el apoyo que brinda para que su personal alcance mejores niveles educativos dentro y fuera de la institución. Asimismo, por su gran trayectoria formadora de profesionales con alto sentido de responsabilidad y proveedor académico local y nacional. Además por darme la oportunidad de educarme en sus aulas desde el bachillerato hasta la obtención del grado de Dr. En estudios fiscales.

A la Unidad Académica de Contaduría y Administración de la UAS, dirigida por el Dr. Rubén Miranda López, por su atinada implementación de programas de excelencia, inscritos en el Programa Nacional de Postgrado. PNPC de CONACYT.

A la Unidad Académica de Ingeniería Culiacán de las UAS, por el apoyo brindado en mi preparación académica y profesional, así como a su director el Dr. Fernando García Páez por su apoyo incondicional.

A la coordinación general de investigación y postgrado de la facultad de contaduría y administración, por el hecho de que haber sido aceptado en el programa de doctorado en estudios fiscales. Al permitir que, este trabajo de investigación formara parte de un proceso de aprendizaje y al mismo tiempo un eslabón más de mi vida profesional y académica.

A los encargados del posgrado, por su atinada conducción pues siempre se vio en ellos disposición y entrega, para el logro de las metas del programa de doctorado en estudios fiscales, además del apoyo incondicional en todo aquello que tenía que ver con el buen desempeño académico de su servidor.

A todos los maestros que participaron en el programa académico proporcionando su acervo de conocimientos, así como también su disposición, para atender las consultas solicitadas fuera del tiempo programado, ya fuera en sus cubículos, en sus despachos particulares, durante todo el desarrollo del programa de doctorado. Pues sin ello, no hubiera sido posible su culminación.

Un reconocimiento especial a mis compañeros: Nadia Aileen Valdez Acosta, Selene Heredia Ureta, Rafael Martín Adrián Bastidas, Rubén Miranda López, y Jesús Meza Valdez, que hicieron equipo conmigo en todo el recorrido por el que transite, sirviéndome de apoyo incondicional para que no claudicara en las tareas emprendidas.

A mis compañeros del doctorado, gracias por haberme brindado su amistad y apoyo.

No me queda más que agradecer, a todas y cada una de las personas involucradas directa e indirectamente para el logro de la conclusión del presente trabajo de investigación. Muchas gracias.

RESUMEN

Escribir sobre política fiscal es algo difícil, pero se complica aún más, si es referente al pago de contribuciones, pues eso es algo que a nadie le agrada y menos si no hay claridad en el uso que se asigna al recurso obtenido. Se presume o al menos eso es lo que dicen los encargados de implementar y poner en práctica los instrumentos de política fiscal, son con el propósito hacerse llegar de recursos económicos suficientes, que reorienten hacia una mayor y mejor distribución del gasto público y social, que el país requiere, a pesar de ello, a nadie le parece justo que le quiten parte de su ingreso y más cuando es insuficiente para solventar sus necesidades personales y familiares, para el caso de las de las organizaciones, las dificultades que le ocasiona para poder competir y permanecer en los mercados donde se desempeñan.

De ello se desprende la importancia de realizar un estudio sobre la política fiscal y los efectos que ocasiona en materia impositiva al transporte de carga, a través de un caso de estudio, radicando en conocer las principales causas internas y externas, estudiando sus formas de conducción organizacional, con el propósito de contrastar lo establecido en la política fiscal implementada por el Gobierno Federal, con la realidad objetiva de las organizaciones del transporte, de manera particular, el Transporte Público de Carga (TPC) de Culiacán, y así de esa forma, obtener nuevas aportaciones científicas que permitan demostrar que actualmente existen grandes diferencias entre las regiones del entorno mundial, pues las teorías, definiciones y conceptos discrepan, ante los cambios tan dinámicos que se suceden cada vez más profundos, produciendo nuevas realidades en las organizaciones, en materia de impuestos.

En México, según argumentan los encargados de la administración pública en materia tributaria que la baja recaudación, son signos de preocupación, derivado en gran medida por las necesidades de crecimiento que se requiere, pues restringen y contraen la demanda agregada. Otra es por la aplicación incorrecta de las disposiciones en materia fiscal y su interpretación, pues crean al particular un estado de incertidumbre, debido a las constantes modificaciones a la legislación en materia impositiva. Es por ello que en lugar resolver el problema cada vez lo tornan más complicado. La necesidad de encontrar respuestas a este problema, nos llevó a buscar todo aquello que tenga que ver con la problemática de las organizaciones del TPC de Culiacán en materia impositiva, que trajera como consecuencia aportes nuevos de conocimiento, a través de discernir las causas, del porque no es posible contribuir de una manera equitativa y justa en el pago de sus impuestos.

Los planteamientos expuestos en esta investigación, pretenden ayudar a reconfigurar mejores perspectivas de equidad y justicia social, con una política fiscal que contemple una nueva agenda para el desarrollo del país, que incidan de manera positiva en el crecimiento económico de las organizaciones del TPC de Culiacán.

Palabras clave: organizaciones, globalización, política pública e impuestos

ABSTRACT

To write about fiscal politics is something hard, but it complicates even more, if it is referring to the wage of contributions, which is something that nobody likes and even less if it is not clear in the use that it is assigned to a resource obtained. It presumes or at least it is what is said that the ones implementing and putting in practice the instruments of fiscal politics, is with the purpose to make the economic resources needed come to them and redirect into a mayor or a less distribution of the public and social expense, which the country requires, in fact, nobody thinks it is fair that they take away part of your income and more when it is insufficient to solve their personal and familiar needs, because of this case in the organizations, it causes difficulties for it to be able to compete and stay in the markets that they redeem.

In fact they take apart the importance to realize the study about the fiscal politics and the effects that it causes in the tax matter to transport load, through a case of study, radically in knowing the principal causes internally and externally, studying the forms in the organizational conduction, with the purpose to contrast the established in the fiscal politics that the Federal Government implements, with the objective reality of the transport organizations, in a particular matter, Public Transport of Load (PTL) of Culiacan, and in that form, it obtains new scientific contributions that permit it to demonstrate the actual differences that exist in the global surroundings, which the theories, discrete definitions and concepts, before the changes in the dynamics that revive deeper each time, producing new realities in the organization in the matter of taxes.

In Mexico, they argue that the ones leading the public administration in the tributary matter that the low fundraise, with signs of concerns, deriving in the great way for the necessities of the growth that it needs, which restrict and constrict the added demands. The other is for the incorrect application of provisions in the fiscal matter and its interpretation, which create a particular uncertainly state, due to the modifications to constant the legislation in the tax matter. It is because of this that instead of solving the problem they take it more complicated. The need to find answers to this problem, took us to all that which obtains with the problematic of the organizations from PLT of Culiacan in the tax matter, that brought in consequence new contributions to the knowledge, to discern the causes, that's why it is not possible to contribute in an equal and fair matter in their tax payments.

The approaches exposed in the investigation, pretend to help reconfigure the best prospective in equality and social justice, with the fiscal politics that complement the great new agenda for the development of the country, that indicate the positive matter of the economic growth of the organizations in PLT of Culiacan. Key words: Organizations, globalization, public politics and taxes

ÍNDICE

Contenido	Página
Introducción	11
APARTADO I EL CONTEXTO DE LAS ORGANIZACIONES	12
CAPÍTULO I. PROBLEMÁTICA GENERAL	
1.1 Antecedentes del Transporte	14
1.2. Precisión y Delimitación del Problema de Investigación	17
1.3. Justificación	27
1.4. Estado Actual y Perspectivas Futuras del TPC de Culiacán	29
1.5. Contextualización	34
1.6. Rasgos y Características de las Microempresas del TPC de Culiacán	37
1.7. Supuestos de Investigación	42
1.8. Interrogantes	43
1.9. Objetivos	44
CAPITULO II. FACTORES ORGANIZACIONALES, LOS RETOS DE LA GLOBALIZACION Y LAS POLITICAS PÚBLICAS	46
2.1. Institucionalismo y las Teorías de la Organización	46
2.1.1. Teorías de la organización	48
2.1.2. Conceptos clave de las teorías de la organización	52
2.1.3. Teoría de la organización y administración pública	53
2.1.4. La administración pública como organización diferenciada	55
2.2. El Fenómeno de la Globalización	59
2.2.1. El Estado y la globalización	61
2.2.2. La globalización y su impacto en la sociedad	65
2.3. Crisis de Identidad en la Administración Pública	74
2.4. Cinco Dilemas de la Administración Pública	75
2.5. Gerencia Pública	78
2.6. Las Organizaciones Públicas Como Prestadoras de Servicios	80
2.7. Conceptos del Derecho Administrativo	88
2.8. Reglamentación General del Transporte de Carga en Sinaloa	96
APARTADO II FUNDAMENTOS TEORICOS METODOLOGICOS	98
CAPITULO III. EL SISTEMA TRIBUTARIO INTERNACIONAL	99
3.1. América Latina y el Contexto Político	100
3.2. Brasil y su política tributaria	103
3.2.1. Tributos y potestades tributarias según la Constitución Brasileña	105
3.2.2. La autonomía y el universo de actuación	107

3.3. La Unión Europea y su Entorno Impositivo un breve análisis	108
3.3.1. Conceptos fundamentales del derecho tributario comunitario	112
3.3.2. Sistema jurídico de la Unión Europea	116
3.4. España Política y sus Tributos	130
3.5. El Sistema Tributario Español	132
CAPITULO IV. EL SISTEMA TRIBUTARIO MEXICANO	145
4.1. Principios Básicos de Política Fiscal	146
4.2. Principios Jurídicos	147
4.3. Aspectos Relevantes de los Impuestos	151
4.4. Política Fiscal y sus Características	156
4.5. Generalidades de la Política Fiscal	158
4.6. Objetivos de la Política Fiscal	164
4.7. Impuestos en México	168
4.8. Recomendaciones de la OCDE en Política Fiscal Para México	173
CAPITULO V. EL TRANSPORTE Y EL SISTEMA IMPOSITIVO	176
5.1. El Impuesto Sobre la Renta	177
5.2. El Impuesto al Valor Agregado	181
5.3. El Impuesto Empresarial Tasa Única	187
5.4. El Impuesto a los Depósitos en Efectivo	191
APARTADO III ESTUDIO DE CASO	
CAPITULO VI. METODOLÓGIA	200
6.1. Enfoques y Diseños Cualitativo y Cuantitativo	201
6.2. Diseños no Experimentales y Experimentales	207
6.3. Diseño de Investigación Para el estudio de Caso	214
6.4. Tipos de Instrumentos de Medición	217
6.5. Enfoques de Investigación: Cualitativo, Cuantitativo y sus Instrumentos	222
6.6. El Estudio de Caso	224
6.7. Delimitación del Enfoque de Investigación	225
6.8. Proceso de Investigación del Estudio de Caso del TPC de Culiacán	226
6.9. Enfoque Cualitativo y el Estudio de Caso	227
6.10. Enfoque Cuantitativo en el Estudio de Caso	232
6.11. Instrumentos Metodológicos para el Proceso de Investigación	235
CAPITULO VII. RESULTADOS	238
7.1. Resultados del Enfoque Cualitativo	239

7.2. Resultados del Enfoque Cuantitativo	292
--	-----

CAPÍTULO VIII. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS	322
---	-----

8.1. Conclusiones del Enfoque Cualitativo	325
---	-----

8.2. Conclusión del Enfoque Cuantitativo	340
--	-----

BIBLIOGRAFÍA	346
--------------	-----

ANEXOS	355
--------	-----

ÍNDICE DE CUADROS

Contenido	Página
Cuadro N° 1	
Formas de tributación del sector transporte, entre los años de 1970 – 2011	16
Cuadro N° 2	
Instrumentos metodológicos de investigación cualitativa y Cuantitativa	206
Cuadro N° 3	220
Definiciones del concepto de validez y confiabilidad.	
Cuadro N° 4	222
Pruebas usadas en el estudio de caso	
Cuadro N° 5	243
Impuestos principales vigentes en Brasil	
Cuadro N° 6	246
Impuestos principales vigentes en México	
Cuadro N° 7	248
Impuestos principales vigentes en España	
Cuadro N° 8 y 9	
Resultados del cuestionario aplicado a usuarios comunes de los servicios públicos	294
Cuadro N° 10 y 11	
Resultados de la cuestionario aplicado a socios del TPC de Culiacán	295

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Contenido	Página
Tablas y Graficas resultado de la aplicación del cuestionario Liker	
Alza constante de los insumos que utiliza el TPC	298
Tabla y Grafica1a	

La falta de información acerca de los procesos	298
Tabla y Grafica1b	
Otorgar permisos ilegales de parte de tránsito y transportes	299
Tabla y Grafica1c	
Impacto de la liberación del TPC	299
Tabla y Grafica1d	
Desconocimiento administrativo	300
Tabla y Grafica1e	
La desorganización en trabajo la competencia interna y externa	300
Tabla y Grafica1f	
Caminos en malas condiciones	301
Tabla y Grafica2a	
Falta de competitividad del TPC de Culiacán	302
Tabla y Grafica2b	
La falta de claridad en las políticas	302
Tabla y Grafica2c	
La organización interna es factor desarrollo del TPC	303
Tabla y Grafica2d	
Desorden administrativo del TPC	303
Tabla y Grafica2e	
Liquidez del TPC	304
Tabla y Grafica2f	
Control del TPC., por el partido en el poder	305
Tabla y Grafica3a	
Las organizaciones del TPC de Culiacán como bastión político	305
Tabla y Grafica3b	
El paternalismo en las organizaciones del TPC	306
Tabla y Grafica3c	
Políticas de endurecimiento hacia el TPC	306
Tabla y Grafica3d	
Congruencia de las políticas públicas aplicadas al TPC	307
Tabla y Grafica3e	
Incorrecta aplicación de las políticas públicas en el TPC.	307
Tabla y Grafica3f	
Régimen fiscal inequitativo e injusto en el TPC	309
Tabla y Grafica4a	
El alza de los insumos que utiliza el TPC	309
Tabla y Grafica4b	
La poca cultura de servicio y la inadecuada aplicación de la política pública hacia el TPC	310
Tabla y Grafica4c	
Lo ineficiente e inadecuado del TPC	310
Tabla y Grafica4d	
Desconocimiento de las normas legales y administrativas en materia de transporte público	311
Tabla y Grafica4e	

Desempeño de los servidores públicos	311
Tabla y Grafica4f	
Impacto del fenómeno de la globalización en el TPC	312
Tabla y Grafica5a	
Repercusiones de la globalización en las políticas públicas	313
Tabla y Grafica5b	
La liberación del transporte como requisito impuesto por la globalización	313
Tabla y Grafica5c	
El impacto de la libre competencia por la apertura de fronteras	314
Tabla y Grafica5d	
La globalización es producto del capital en expansión y apropiación de las riquezas de los países más pobres	314
Tabla y Grafica5e	
Impacto de la globalización en los principios básicos del estado	315
Tabla y Grafica5f	
Necesidad de capacitación en las organizaciones del TPC	316
Tabla y Grafica6a	
Necesidad de implementación de una estrategia en el TPC	316
Tabla y Grafica6b	
Cambio de mentalidad en los asociados del TPC	317
Tabla y Grafica6c	
Necesidad de estudios exploratorios de la historia del TPC	317
Tabla y Grafica6d	
Adecuar las estructuras de operación y de organización del TPC	318
Tabla y Grafica6e	
La identidad y los tipos de liderazgo del TPC, impiden el logro de una Estrategia	318
Tabla y Grafica6f	

Introducción

Al ir entremezclando, los factores que tienen que ver con la actividad del transporte que impactan su desarrollo, permitió, ir implementando las acciones que requieren emprender, para el logro de una cada vez mejor competitividad, ofertando mejores precios, profesionalizando el servicio, entre otros. Para estar en posibilidades de comparar y establecer las condiciones, que les proporcionen estar acorde con los cambios actuales, que suceden en los diferentes ámbitos, pues de esa forma podrán predecir con mayor facilidad su penetración y permanencia en los mercados donde participan. Adecuando sus posibilidades a cada región del mundo, porque como es conocido las condiciones políticas, económicas y sociales son diferentes en cada país, por lo tanto no en todas las regiones ha sido posible concordar, por las desigualdades tan marcadas que existen entre los países desarrollados y los en vías de desarrollo, pues a estos últimos solo han sobrevivido. Dentro de los cuales se encuentra el caso del transporte mexicano.

En el presente trabajo de investigación, se aborda el problema del transporte en materia impositiva, desde la perspectiva mundial, nacional, estatal y regional, y se conforma de tres apartados. El primer apartado está compuesto de dos capítulos, en el primero se aborda la problemática general del transporte, en el segundo se describe el contexto de las organizaciones desde varios líneas de acción: lo organizacional, el fenómeno de la globalización y las políticas públicas.

En el segundo apartado se plasman las teorías que sustentan el trabajo de investigación y contiene cuatro capítulos, en el primero trata la política fiscal de América Latina (AL), en el segundo está referido a la política fiscal de la Unión Europea (UE), el tercero contiene la política fiscal de México, en el capítulo cuatro, los impuestos a los que está sujeto el transporte. Posterior a ello en el tercer apartado y siguiendo la misma tónica, se compone de tres capítulos. En el primero de ellos se establecen las decisiones metodológicas en búsqueda de las respuestas, a las interrogantes planteadas. Una vez aplicado los diseños, que para el caso se elaboró para el enfoque cualitativo y el cuantitativo, lo que permitió elaborar un segundo capítulo donde se plasman los resultados encontrados, en ese mismo sentido se construye el tercer y último capítulo donde se emiten las conclusiones a las que se llegó en el presente trabajo de investigación arribando a proponer una serie de alternativas para los socios de las organizaciones dedicados a prestar servicio público de carga, en las modalidades de redilas y dompes (góndolas), de manera particular a una organización transportista que presta servicio público de carga en general y pasaje en Culiacán, localizada en la sindicatura de Costa Rica, ubicándola para su estudio como parte del Transporte Público de Carga (TPC) en general. Todo lo denotado permitió realizar un resumen a manera de introducción escrito en la primera parte del reporte de investigación. Finalmente se presenta la bibliografía y los anexos.

APARTADO I EL CONTEXTO DE LAS ORGANIZACIONES

CAPÍTULO I

PROBLEMÁTICA GENERAL

Los integrantes de las organizaciones, tanto públicas como privadas, se debaten hoy en día ante situaciones que las obligan a ser mas predecibles en su actuar. Pues, los cambios tan dinámicos, producto de la globalización de las economías mundiales, les imponen nuevos retos. Esto los conduce, a que se ponga más atención en sus formas de conducción, tanto interna como externa, pues este fenómeno, repercute en su quehacer intrincadamente y colapsa sus estructuras. Este colapso, depende en gran medida de su preparación, ligado a las diferentes condiciones económicas de las regiones del mundo. Donde los gobiernos que están en condiciones menores de afrontar estos cambios, han tenido que utilizar estrategias que en la mayoría de las veces solo han sido a costa de sacrificios de los que menos tienen, utilizando el principio de generalidad¹ como argumento de su implementación.

Así podemos ver hoy en día, como el fenómeno de la globalización permea en todo el orbe, afectando tanto a los países desarrollados como a los de poco desarrollo. A los primeros, de manera positiva y a los segundos en su mayoría de forma negativa, esto a pesar de que el objetivo de la globalización, es el de preparar las condiciones de todos los países para competir en iguales circunstancias, cosa que a la vuelta de más tres décadas no se ha logrado concretar, pues lejos de lograrlo, solo ha contribuido a que las brechas existentes entre los países económicamente fuertes y los más débiles, se ensanchen cada vez más. Porque las formas de actuar de los distintos gobiernos relacionados con las políticas públicas solo han sido para obtener ventajas competitivas sin importar las consecuencias que esto trae aparejado.

Ante lo anterior, para el caso de los países como México, las organizaciones de todo tipo sean grandes o pequeñas, no escapan ante esta situación, obligándolas a emprender medidas con la esperanza de alcanzar los niveles adecuados, para que de esa manera logren su permanencia en los mercados. Para el caso en lo particular, el transporte mexicano, implemente las medidas de liberalización que se imponen en la década de los noventas, con la implementación del tratado de libre comercio con América del norte TLCAN (Anexo1) como requisito impuesto por el fenómeno de la globalización, para establecer las condiciones para la prestación de un mejor transporte, les ha obligado a enfrentar diferentes situaciones como; la adopción de nuevas formas de conducirse organizacionalmente en su interior y de relacionarse con el exterior, asimismo al poco interés de los servidores públicos de atender sus demandas, es otra situación de las muchas que enfrentan, si a esto se le agrega otro elemento, su falta de preparación el cual incide de manera importante en la planificación de las acciones que emprenden, lo torna en un ambiente más desfavorable.

En esta parte del estudio y atendiendo a lo anterior, es pertinente decir, inicio con la generación de la idea de Investigación, misma que en un principio fue vaga, pero en la

¹ Este principio se encuentra contenido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 31 fracción IV, se refiere a el hecho de que a si lo que aprueban los diputados en el congreso de la unión es en beneficio de las mayorías, es justificable su implementación.

medida en que se introdujo en la problemática, se encontró elementos que habrían de sustentar este trabajo, en un principio se consideraba conocer todo lo relacionado a la actividad del transporte, de manera particular, el transporte público de carga de Culiacán, objeto de esta investigación. ¿Pero cuál fue la sorpresa?, al encontrarse con elementos nuevos que indicaban que su estudio era de relevancia y que presentaba muchas oportunidades para efectuar trabajos en varias líneas, pero para el caso, una de ellas se adecuaba a la perfección al programa de doctorado en estudios fiscales, la de los efectos ocasionados, debido al pago de sus contribuciones a que son sujetos. Pues esta situación de manera reiterativa se encontraba en el trayecto de la indagación en el entorno, en el que se encuentran los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán.

Los elementos encontrados, fueron el trato lamentablemente para ellos, inequitativo e injusto, porque de parte de los encargados de elaborar e implementar las políticas públicas, de manera particular lo referente a el pago de sus contribuciones, presumiblemente actúan sin considerar la realidad objetiva en que se desenvuelve este tipo de actividad, mismo que se presenta como un problema añejo y presente, porque les cuarta e impide de alguna manera el no poder adecuarse y competir para permanecer en los mercados: regionales, nacionales e internacionales, que cada vez se vuelven más agresivos. Hubiera bastado con revisar sus estados contables y financieros, realizando el análisis y de esa manera se probaría o desaprobaría el supuesto, pues en ellos se encontraría los efectos ocasionados producto de su forma de tributar y así la investigación hubiera concluido.

Pero sucede que en la medida en que se fue incursionando una y otra vez en el contexto, a través de las técnicas de: exploración, observación, entrevistas, recogiendo datos cualitativos y cuantitativos, se pudo dar cuenta el poder explicar las causas que le generaban el malestar en el pago de sus impuestos, iban más allá del análisis de sus estados contables y financieros, pues estos se encuentran relacionados con otros elementos que inciden en su problemática en relación a la temática como: las condiciones organizacionales, el fenómeno de la globalización de la economía, las políticas públicas en los ámbitos internacional y nacional este ultimo en lo que se refiere al sistema tributario mexicano, en sus formas de tributar, lo anterior fue pertinente por considerar que están relacionados con las formas de actuar ante los entornos: interno y externo. Siendo eso precisamente lo que nos llevo a delimitar sustentar y a problematizar nuestro objeto de investigación en esa dirección.

Bien se sabe, que las formas de conducirse de una organización, sean públicas o privadas ante los eventos que tan dinámicos suceden, determinan el nivel de su desarrollo, para García Bueno (2011), el caso los acontecimientos globales en materia política, económica y social, debido a la globalización de las economías mundiales, trastocan desde hace más de tres décadas sus estructuras, pues estos sucesos, que a pesar de no tener un sustento legal, si se aplican: normas, reglamentos y disposiciones con el propósito de que sean generalizados en todos los países, y estos a su vez participen en este nuevo orden, imponiéndoles decisiones a través de organismos como: la OCDE, BM, FMI, entre otros, sin importar la soberanía que en materia política y social de cada uno de los países ostente, pues estos organismos les coartan su participación. Si no obedecen y acatan lo establecido por ellos les cierran posibilidades

con barreras en todos los tratados comerciales, ocasionándoles se colapsen financieramente y por ende la quiebra eminente, podríamos ahondar sobre este contexto que provoca estas situaciones, pero para efectos de este trabajo de investigación se considera suficiente, ya otros investigadores lo podrán continuar.

La búsqueda de la relación que guardan los elementos señalados llevo a incursionar para saber en qué medida influyen en su desarrollo.

El contenido de este primer apartado está compuesto por: una breve introducción, antecedentes del problema, precisión y delimitación del problema, justificación, estado actual y perspectivas futuras del TPC de Culiacán, contextualización del objeto de estudio, rasgos y características de las microempresas, finalmente, las interrogantes, objetivos e hipótesis.

1.1. Antecedentes del Transporte

Desde el momento en que se necesitó trasladar de un lugar a otro un objeto, para poder realizar las diferentes labores, los seres humanos, tuvieron la necesidad de algún medio de transporte para efectuarlas. En sus inicios, sólo utilizaban su fuerza física para ello. Por consecuencia, sólo transportaban los objetos que su propia fortaleza les permitía; pero la misma necesidad de transportar cada vez más cosas les empezó a generar ideas que le permitiera multiplicar su fuerza. En un principio, utilizaban técnicas e instrumentos rudimentarios, una de las primeras fue el uso de la palanca. A medida que pasó el tiempo se diversificaron, un salto en esta evolución fue el descubrimiento de la rueda, que permitió transportar cada vez más fácil, sin tanto esfuerzo, mayor cantidad de objetos y recorrer mayores distancias.

Actualmente, los medios de transporte son tan sofisticados y versátiles en el ámbito mundial pues se pueden desplazar a cualquier lugar del planeta en poco tiempo, debido a los adelantos tecnológicos propiciados, gracias a los acelerados avances de la ciencia. Esto ha permitido que la humanidad, satisfaga sus necesidades de la mejor manera, sin tanto esfuerzo y lo más económico posible, pues ha permitido acortar tiempo recorriendo distancias más pronto; así, lo que se transporte se hace con mayor facilidad y comodidad a menores precios, propiciando con ello que las economías mundiales se desarrollen a la par en que se modernizan estos medios.

Los modos de transporte existentes en la actualidad son: aéreo, acuático (fluvial y marítimo), tuberías y terrestre (ferroviario y automotor). Al respecto los países desarrollados como Estados Unidos, Canadá, y el conjunto de países formado por la Unión Europea, entre otros, disponen de cantidad y variedad de medios, con alta tecnología e infraestructura de la más moderna. En cambio en los países menos desarrollados, en esa materia, no responden a las exigencias actuales.

Su parque vehicular de más de cinco años de antigüedad en el sistema de transporte, no puede penetrar a los países de Estados Unidos y Canadá, por el impedimento en las leyes en esa materia, además de otras situaciones inherentes. Los acontecimientos en materia de transporte, se presentan estrechamente ligados a transformaciones

macroeconómicas del país, que resultan de la recuperación económica, la creciente apertura comercial, el aumento de los volúmenes, valor comercializado con el exterior. Los cuales son factores determinantes para que se vea la necesidad de modernización del transporte mexicano.

Hoy en día, es posible afirmar que el marco organizacional existente, sólo ha permitido un desarrollo precario del autotransporte. A pesar de ello, se ha sostenido durante épocas difíciles. Sin embargo, esto indica que se requiere un nuevo esquema reglamentario Anexo3, que actualice el funcionamiento en términos más competitivos y con mejor calidad,² acorde con los requerimientos actuales impuestos por el fenómeno de la globalización, que viene trastocando desde hace más de tres décadas las estructuras administrativas del estado mexicano. Pero al no estar en condiciones de hacerle frente, ha tenido que tomar medidas desesperadas en aras de poder competir y adecuarse a lo dispuesto por dicho fenómeno. Lo que ha implicado cambios drásticos que trastocan la reglamentación vigente en esa materia.³ Además de los cambios en las políticas públicas por las transformaciones obligadas ante los requerimientos internacionales para poder pertenecer a los organismos internacionales como OCDE, FMI, entre otros, que son los que regulan las acciones que han de emprender los países que pretenden pertenecer a dichos organismos, incidiendo como es de esperarse en el ámbito interno, donde la soberanía, que era lo que podríamos decir hacia la diferencia en el actuar de los países del mundo. Así podemos observar como en materia fiscal se han venido implementando de manera constante cambios, en un intento desesperado por establecer las condiciones, y así poder estar a la altura con los requerimientos impuestos por los organismos mencionados, a través del incremento de impuestos y de la tasa de tributación. Si a eso le agregamos la vertiginosa caída del poder adquisitivo y el desmesurado incremento en los insumos que requiere para su operación, propicia que el sector transporte cada vez se encuentre más vulnerable y que en muchos de los casos tengan que dejar la actividad, propiciando que sus familias no tengan el sustento para su mantención.

La forma, como el transporte ha venido tributando a partir de su surgimiento en la década de los setentas, cuando se busco la forma de protegerlo, por considerarlo como uno de los ejes principales de desarrollo económico, su tratamiento por las autoridades fiscales en materia de impuestos, era hasta antes de los noventas un régimen solidario, con el propósito de que alcanzara su sustentabilidad para que de esa forma fuera competitivo y por ende rentable, pero a pesar de ello y antes de que alcanzara ese propósito, a partir de la década de los noventas de manera paulatina se le ha ido cambiando la base y la forma impositiva, con incrementos que lejos de propiciar un alivio en este sector lo deja más vulnerable, así lo podemos observar en la siguiente tabla diseñada a partir del año de mil novecientos setenta hasta el año dos mil once.⁴

² Podemos asegurar que La calidad es un requisito indispensable, mínimo y necesario que debe tener un producto o servicio para participar exitosamente en los mercados; el nivel de calidad debe ser equiparable a productos semejantes que produzcan las empresas del ramo. Si la calidad del producto es deficiente o sale de los parámetros normales del costo de producción, es casi seguro que salga del mercado. Fundamentado en (Hayes, 1998; 1).

³ La información contenida en este apartado se encuentra en Morales (2004; 79-81), producto de una investigación realizada en el periodo 2000- 2004 disertada en ese año acerca del Transporte en el Ámbito empresarial.

⁴ La información fue obtenida de entrevistas realizadas en mayo del 2010, a la Dra. Arcelia Araujo Aldrete, profesora de tiempo completo Titular "C" y Coordinadora de la Maestría en Impuestos de la FECA UAS y al CPc. Raúl Favela asesor de múltiples

En ella se podrán sacar conclusiones y resumir que así como este sector los demás no escapan al engendro tributario que año con año implementa el gobierno, en aras de poder salir delante de las crisis económicas que de manera tan recurrente afectan al país mexicano.

Cuadro N° 1

Formas de tributación del sector transporte, entre los años de 1970 – 2011

Años	Forma de Tributación	Sujeción	Exenciones	Comentarios
1970-1990	Cuota fija			La gran mayoría de los transportista, quisieran tributar en este esquema
1991-2006	Régimen especial (Simplificado)	IVA, 10, 12 y 15% y ISR 28%	Reducción en un 30% sin comprobantes fiscales, en la tasa impositiva.	A pesar de que tenían la exención del 30%, requerían de un contador, para el cálculo de los impuestos.
2007-2008	Persona. física o moral	IVA 15%, ISR 28% y IDE a los depósitos mayores de 25,000 son una tasa de un 2% y la retención de un 4% en el IVA	Se reduce a un 25% sin comprobantes fiscales, en la tasa impositiva.	En esta fase se observa que aparte de reducirse la exención en un 5% se les implementa un nuevo impuesto, el IDE, y no acreditar en su totalidad el IVA.
2008 – 2009	Persona. física o moral	IVA 15%, ISR 28%, IDE a los depósitos mayores de 25,000 a tasa del 2%, IETU 16% y la retención de un 4% en el IVA	Estos años solo el 10% se puede comprobar sin comprobantes fiscales. La tasa impositiva.	En esta fase se observa que aparte de reducirse la exención en un 15% se les implementa otro impuesto, el IETU.
2009-2010	Persona. física o moral	IVA 15%, ISR 28%, IDE a los depósitos mayores a 25,000 con una tasa del 2%, IETU 16.5% y la retención de un 4% en el IVA	Estos años solo el 10% se puede comprobar sin comprobantes fiscales. la tasa impositiva.	En esta fase se observa que aparte de reducirse la exención en un 15% se les incrementa el IETU en un 0.5%.
2010 – 2011	Persona. física o moral	IVA 16%, ISR 30%, IDE a los depósitos mayores de 15,000 con una tasa del 3%, IETU 17.5% y la retención de un 4% en el IVA	Estos años solo el 10% se puede comprobar sin comprobantes fiscales, la tasa impositiva.	En esta fase se observa que aparte de reducirse la exención en un 5% se les implementa el IDE en un 1% y se reduce el monto de depósito en \$10,000, asimismo el IETU varía en un 1%.

Fuente: Elaboración propia Morales (2012)⁵

Como se puede observar, el principal problema de la política fiscal mexicana no reside exclusivamente en el mencionado engendro tributario que crea, sino en que lo hace más deforme y complejo cada vez que lo adecua, pues lejos de alcanzar los objetivos que se traza cada vez se aleja más de ellos, porque en lugar de estimular la creación de empleos bien remunerados, que es lo que debiera ser uno de sus principales propósitos obtiene lo contrario. En palabras de la Dra. Arcelia Araujo (2011), dice que, debemos

organizaciones del transporte. la pregunta formulada fue acerca de las formas de tributación del sector transporte, entre los años de 1970 – 2011.

⁵Como podemos observar que en un principio en los setentas hasta finales de los noventas el transporte estaba protegido por el sistema tributario, en el pago de impuestos, pero a partir de la década de los noventas se empezó a dar un cambio en la forma de contribuir, lo que propicio que sus utilidades disminuyeran.

recordar que las finanzas públicas se componen de recaudación y gasto y es bien sabido que si no hay empresas que generen empleo mucho menos se podrá tener dinero gastar y tener para contribuir para el sostenimiento de aparato público y tampoco este tendrá para generar la infraestructura necesaria para proporcionar educación, salud, y los servicios públicos a la sociedad, lo cual es el principal objetivo del gobierno. Continua denotando que lamentablemente para nuestro país, México, la política tributaria ha sido mal llevada a lo largo de muchos períodos gubernamentales, uno y otro gobierno han tratado de implantar paquetes económicos que reactiven la economía, pero desafortunadamente fallan al no poder controlar el Gasto Público y mucho menos se ha creado una cultura tributaria en los ciudadanos y organizaciones.

Por último nos formulamos las siguientes preguntas: ¿podemos esquilmar los escasos recursos de aquellos que están llamados a crear empleo y a regenerar el tejido económico que día a día vemos desaparecer? O, por el contrario, ¿debemos ayudar y estimular a aquellos que cumplen con su cometido económico y que hagan bien sus deberes? Pues hay que tener presente que la mayoría de las organizaciones pequeñas a las que pertenece el sector organizacional del TPC de Culiacán, son las que generan la mayor parte de autoempleo, además de proporcionar indirectamente ocupación a un múltiple prestador de servicios a los cuales acuden.

1.2. Precisión y Delimitación del Problema de Investigación

Cano (2004), denota que hoy día los avances del siglo XXI, se presentan más rápidos y profundos, donde varias tendencias económicas y demográficas causan un gran impacto en las organizaciones. Además que estas nuevas tendencias producen cambios que se desarrollan cada vez más bruscos, propiciando que las organizaciones e instituciones, tanto públicas como privadas, se debatan en la urgente necesidad de orientarse hacia los avances tecnológicos, considerando siempre las repercusiones sociales que, como resultado, se hagan presentes. Los hechos han dejado de tener sólo relevancia local y han pasado a tener como referencia el mundo. Asimismo, los países y las regiones colapsan cuando los esquemas se tornan obsoletos y pierden validez ante las nuevas realidades.

Consideramos la competitividad, como un elemento fundamental, al que tienen que enfrentar las organizaciones, para el logro de los propósitos trazados y de esa forma contribuir en su permanencia, por lo tanto, en la medida que enfrente los acontecimientos que tan dinámicos suceden, tendrán que atreverse inclusive a predecirlos, pues de ello dependerá su éxito, por lo que deben realizar más esfuerzos para alcanzar altos niveles de productividad y eficiencia, y de esa forma lograr mayor rentabilidad desde la óptica social y económica, que le permitan lograr el equilibrio necesario. Para el logro de poder contribuir con el estado en los requerimientos vía tributaria que este demanda, en aras de solventar el gasto público y social. Como lo es: el caso particular del los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán. Lo podemos encontrar en el Anexo2

A pesar de que los asociados de las organizaciones en mención, son generadoras de empleo, e impulsan desarrollo en nuestro país generándole riqueza, las políticas

públicas no le favorecen debido a los cambios tan constantes que en el ámbito mundial se han suscitado, y que de una u otra manera han trastocado sus estructuras, que le dan sustento de existir. Araujo (2007), señala en relación a las formas tan inequitativas que en materia fiscal, que se aplican sin distinción a todo tipo de empresas, cualquiera que sea su actividad, sin importar su tamaño. Haciendo con ello un obstáculo, para que las microempresas en el caso de esta investigación, las del TPC de Culiacán, no puedan cumplir de forma cabal bajo esa situación, el cumplimiento de sus obligaciones y deberes en materia de política fiscal, de manera particular, en el pago de impuestos.

Este tipo de organizaciones conformadas por microempresas familiares (artesanales según definición de Reyes (1999, p. 25), no pueden sobrevivir sin creatividad, un aprendizaje constante, invención e innovación continua, mucho menos sin los individuos comprometidos con los objetivos de las organizaciones, en esta época de cambios tan dinámicos, donde el fenómeno de la globalización de la economía, penetra cada día con más fuerza en el ámbito mundial, trastocando todas las estructuras que les dan el sustento de existir así sean grandes o pequeñas, con poco o mucho desarrollo.

Por su parte, Cano (2004, p. 58), señala que en estos tiempos de globalización, en donde las economías mundiales dibujan una sociedad con un entorno cada vez más complejo, diverso y fragmentado; fruto de varios y complementarios acontecimientos de los últimos años. Así pues, las decisiones públicas, el sistema político y la gobernabilidad democrática, se han hecho más difíciles y complejas.

En el mismo sentido, Aguilar (2000, p. 89), dice que resulta arduo encontrar en la actualidad la gestión de un programa público que no cubra a diferentes actores públicos y privados. Pues Son muchos los motivos que conducen a las relaciones intergubernamentales, además que el contexto actual induce a que las administraciones públicas sean cada vez más abiertas y comunicativas con el exterior, y sobre todo a que uno de sus principales objetivos sea la atención y comunicación con el ciudadano.

Prosigue denotando que el punto en el que hoy nos encontramos es aquel en que la relevancia otorgada a la competencia, el énfasis puesto en el ciudadano-cliente de los servicios públicos o los sistemas de evaluación de dichos bienes, señala al respecto que a pesar de ello solo se consideran aspectos parciales de una realidad altamente compleja, por lo que propician a emerger consecuencias no intencionales de las diferentes reformas implementadas por el estado.

En la misma dirección señala la necesidad de un Estado más flexible y con capacidad de adaptación ha implicado un cierto grado de fragmentación institucional. Pero la fragmentación y la necesidad de llegar a acuerdos sobre políticas entre los actores involucrados, suponen dejar de lado el control en beneficio del acuerdo común, además de posponer objetivos en aras de la negociación. En ese sentido de manera particular la situación que se presenta en nuestros días, no es privativo pues se ha presentado en otras épocas; es aquello referido a las políticas fiscales, porque de manera continua, particularmente en el pago de impuestos, las reformas que tan constantemente se implementan propicia repercusiones en todos los ámbitos de la economía, para el caso en particular el de las conformadas como microempresas organizacionales pues dichas

empresas no los pueden soportar esto debido a que sus estructuras de funcionamiento no se los permite, por ser empíricas y mecanizadas, las frecuentes transformaciones en esa materia las trastoca y las vuelve cada vez más vulnerables, y en algunos casos las lleva a la quiebra. Lo que propicia que familias enteras de forma inexplicable cuando menos para ellas, se encuentren sin empleo y no puedan hacerle frente a las demandas familiares, creando con ello problemas de inequidad e injusticia social.

Este tipo de organizaciones, tanto en el ámbito público como privado, nos revelan en general una serie de problemas, derivados de los turbulentos cambios, producto de las constantes fluctuaciones⁶ de las economías mundiales, que trastocan las formas de conducción de los Estados, obligándolos a que las enfrenten con mayor racionalidad.

Pero en lugar de ello hacen todo lo contrario, porque lejos de hacerlo aumentan el gasto público; incrementándose sus salarios sus dietas entre otros muchos empréstitos que se otorgan de manera indiscriminada. Para el caso de los cambios en materia fiscal, producto de dichas fluctuaciones, lo único que se les ha venido ocurriendo es la de grabar a los contribuyentes con nuevas cargas impositivas y el incremento de las ya existentes, en el afán de hacerse llegar de los recursos necesarios de forma desesperada, para cumplir con los compromisos de desarrollo económico y social, con el propósito de lograr la equidad y justicia en la sociedad según lo argumentan.

Rodríguez Peñuelas (2004, p. 9), enmarca y denota el proceso de apertura que se vive en la actualidad en el ámbito mundial y en especial México, haciendo un llamado a las organizaciones, para adoptar y desarrollar alternativas en un avance sostenido e incorporarlas competitivamente a mercados nacionales e internacionales, donde existan nichos de oportunidad compatibles. Esto debido al nuevo orden mundial que alude a la integración macro micro a través de nuevas formas diferentes de pensar y actuar y concebir al mundo en constante cambio.

En ese contexto, los socios de las organizaciones del transporte como lo son las del transporte público de Culiacán, objeto de esta investigación, como es lógico, no podían estar fuera de esta situación, pues desde siempre el transporte ha sido sin lugar a dudas una de las mayores necesidades por ser a través de este medio como se trasladan las personas y los insumos necesarios para el desarrollo de las diferentes regiones del mundo, por lo que no es de extrañar que en las últimas décadas los diversos medios: aéreo, marítimo, por tuberías y terrestre, hayan tenido que buscar la forma de lograr su permanencia en los mercados, ofreciendo una mayor seguridad y comodidad a los usuarios.

⁶ Se denomina así a los ciclos económicos. referente a una oscilación de la producción, la renta y el empleo de todo un país, que suele durar entre 2 y 10 años y que se caracteriza por una expansión o contracción general de la mayoría de los sectores de la economía. Por lo tanto, podemos decir que los ciclos económicos se definen como: las fluctuaciones de diferentes variables macroeconómicas en las distintas ramas de la economía de un país. Estas oscilaciones abarcan periodos de tiempo indefinido en donde se puede presentar una contracción o expansión de la misma. Se puede resumir en que esto afecta de manera significativa a todo tipo de organizaciones de tal suerte que pueden confinarse y en muchos de los casos desaparecer del mercado donde participan. De manera particular las TPC de Culiacán, concordando con Paúl A. Samuelson (2008).

La problemática descrita obliga a que las condiciones en la prestación de servicios de transporte, se alteraran en forma radical con respecto a las formas tradicionales. Como respuesta a tendencias globales de integración económica, modernización tecnológica e industrial y de búsqueda incesante de un mejor transporte, que se iniciaron en los países con mejor desarrollo como los Estados Unidos de norte América y la comunidad económica de Europa, esta búsqueda, gradualmente se han extendido a otros países como el caso de México, esto con el objetivo de asegurar a los usuarios del transporte la prestación de servicios competitivos que satisfagan las necesidades con flexibilidad y oportunidad permanentes. Además de ser parte importante del conjunto socioeconómico que de una u otra forma se concatena con las diferentes derramas económicas vía impuestos, que se traducen en desarrollo de las diferentes regiones de los pueblos.

Es conveniente decir que estos desarrollos varían de un país a otro, por sus formas de conducción y sus niveles económicos, generalmente los que tienen una recaudación fiscal equitativa y justa, y la distribuyen de igual manera logran el desarrollo armónico de sus sociedades.

El caso del país mexicano la inequidad y la injusticia social están a la orden del día. Cuando menos esto es el sentir que se manifiesta constantemente por los diferentes sectores de la sociedad, diciendo cada uno por su parte que solo a ellos es sobre los que recae la carga tributaria, haciéndoles injusto por lo que buscan la manera de aludir su obligación fiscal. Pero esta cuestión no todos tienen la facilidad de hacerlo cuando menos de una forma legal, solo los que cuentan con los recursos suficientes para llevarlo a cabo cuentan con esa opción, y los demás que son la gran mayoría solo se arriesgan utilizando formas poco ortodoxas aun a sabiendas que en una revisión hacendaria fácilmente serán descubiertos y las consecuencias serán las sanciones correspondientes.

Araujo en Rodríguez Peñuelas (2007, p. 44), comenta que todos percibimos, sin conocer a fondo de la política fiscal en materia de impuestos, que la aportación de tributos es una obligación de todos los mexicanos, pues dichos tienen la finalidad el cubrir el gasto público y social, necesario para la creación de infraestructura en nuestro país, esto con el propósito de lograr construir una economía que produzca desarrollo y así también el logro del pleno empleo⁷, logrando con ello armonizar al Estado. En el cual tenemos grandes asimetrías en su desarrollo, encontrando grandes porcentajes de pobreza, lo anterior a pesar de lo que dicen los encargados de administrar las políticas públicas, de los múltiples apoyos a las micro y mediana empresa, en la reducción a la tasa o tarifa de impuestos, que se está combatiendo a la delincuencia, que los nuevos

⁷ El pleno empleo convierte en incluyente al progreso. Éste depende esencialmente del aumento real de la capacidad de producción de la sociedad. Para que el crecimiento se realice, el incremento del ahorro y de la inversión debe combinarse con el aumento y el mejoramiento de los recursos humanos del sistema, con el suministro adecuado de los factores físicos y con el aumento cuantitativo y cualitativo de la disponibilidad de los demás factores básicos de producción. A través de la combinación de esos elementos se efectúan los efectos multiplicadores reales de las inversiones, promoviéndose al efectivo desarrollo de la economía. Además señala que en una situación de competencia perfecta el pleno empleo se alcanza espontáneamente porque si existiese desocupación los salarios tenderían a bajar, porque habría trabajadores dispuestos a incorporarse al mercado por salarios menores y, en tal circunstancia, las empresas tenderían a usar más intensivamente el factor trabajo, aumentando así la demanda del mismo y generando una situación de pleno empleo. Reafirmado por lo que Stiglitz (2006), señala.

impuestos que se van a gravar serán para abatir la extrema pobreza., entre otros muchos más que nos argumentan, pero ello solo ha sido nada más palabras, la realidad nos presenta todo lo contrario. Estos apoyos nunca llegan, cuando menos a los que menos tienen lo que sigue siendo uno de nuestros grandes males y que, como mexicanos, desearíamos que todo esto cambiara, si la solución fuera pagando impuestos, estos deberían ser justos y equitativos. Estamos seguros que de que si esto fuera así, no existiría mexicano que se opusiera a contribuir para hacerle frente al gasto público y social que demanda la sociedad.

En la misma dirección continúan señalando que nuestra realidad es otra, actualmente el pago de impuestos se calcula sobre la base no real ¿A qué nos referimos con esto?: la mayoría de las personas que no pagan los impuestos, que resultan de la aplicación de las disposiciones fiscales son consecuencia de que el contribuyente determina impuestos tan altos, que no tiene dinero para cubrirlos. ¿Pero porque pasa? Muy sencillo, en nuestro régimen tributario actual, existe un sin número de requisitos que deben reunir los comprobantes que amparan el gasto, siendo los que permiten disminuir el ingreso que se obtiene y forma la base para el cálculo del impuesto, más aún, los comprobantes simplificados, que expiden los contribuyentes llamados pequeños y a los cuales se les denomina comprobantes simplificados, Es claro que lo deseable es que los contribuyentes realizaran cálculos sobre bases reales, con el propósito que el pago de sus impuestos pudieran ser más justos y equitativos.

En el mismo tenor, prosiguen argumentando que, otra de las forma en que se presenta la injusticia y la inequidad en el pago de impuestos, se manifiesta en los contribuyentes, pero principalmente a los de menor capacidad contributiva, porque todos sin excepción, tienen gasto familiar, refiriéndonos a: pagos de servicios; luz, agua, teléfono, gas, colegiaturas, transporte, medicinas, útiles escolares, vestido calzado, alimentos; por mencionar solo algunos gastos de carácter necesario indispensables e ineludibles, pero resulta que todo el gasto familiar no es reconocido fiscalmente esto a pesar de que todos esos gastos repercuten en su productividad, ocasionando con ello disminuya también su capacidad contributiva, por lo tanto lo ideal es que el pago del impuesto sea sobre la base real. Por lo general los sistemas tributarios, que ajustan la carga tributaria sobre bases reales del contribuyente de su renta efectivamente obtenida, porque siempre consideran que la renta a gravar no sea la necesaria para el mantenimiento vital del contribuyente de la relación fiscal. Al referirnos a la equidad tributaria, Araujo(2007), denota que en realidad la equidad no es un principio que esté contenida en las constituciones de todo el mundo, pero en aquellas en donde existe, como en el caso de México, se tiene un impedimento legislativo que ha demorado las reformas estructurales del país ese impedimento legislativo no es más que un freno a la evolución impositiva, pues mientras la Constitución y leyes ordinarias no establezcan con claridad los principios tributarios que rigen en una nación, el juzgador deberá estirar la interpretación de estos principios para adecuarlos a las necesidades que rigen en el momento del juicio.

Pérez Ramos Antonio, fiscalista del año en la revista de defensa fiscal, (2009, p. 16), manifiesta que no se justifican los agravios que pueda cometer la autoridad, con la

exclusiva finalidad de contar con más dinero del gasto público, y más aun si ello no se ajusta a la realidad, lo que permitirá programarlo de forma más correcta.

Prosigue denotando las irregularidades plasmadas en las iniciativas de ley, son producto de las iniciativas de ley mal elaboradas de parte de los legisladores en algunos países como es el caso de mexicano, donde sin importar violentar los derechos más elementales de los individuos, aplican principios que según su punto de vista son de interés general y que por lo tanto por ello son justificables, ello a pesar de que. En el marco internacional tributario es reconocida la importancia que reviste la renta como fuente de tributación; sin embargo, resulta interesante como los países miembros de organizaciones mundiales como la OCDE han adoptado distintas posturas respecto a esta manifestación de riqueza, en sus más diversas revelaciones respecto a la forma en que lo sujetan a su marco tributario interno. En realidad, existen dos posicionamientos a nivel internacional que se centran en reconocer un impuesto lineal proporcional (Flat Tax) y otro, distinto, sobre el gasto personal (Unlimited Savings Account), un último recurso es seguir perfeccionando los sistemas actuales de normatividad aplicable a la renta como medio del ingreso público.

Para esto analicemos algunos aspectos que hacen alusión a los principios que fundamentan el pago de contribuciones con el objeto de entender mejor la problemática.

Para evitar las arbitrariedades o excesos en que pueda incurrir el poder legislativo se hace necesario, citar a la Constitución Política Mexicana, que dice en su artículo 31 párrafo IV: que los sujetos serán objeto de impuestos en la medida que justifiquen riqueza, entendida esta como, aquella que después de satisfacer sus necesidades de existencia le queden remanente al cual se le aplique el tributo respectivo. De no ser así la ley legislada estará violentando su capacidad contributiva y se le estará privando de sus derechos más elementales de existencia. Cosa que en el país mexicano sucede con mucha frecuencia aún que en los principios constitucionales digan lo contrario.

En base a lo anterior, visualizamos que los mecanismos legales que reconozcan la capacidad económica del contribuyente, podrán enfrentarse a figuras como la progresividad,⁸ sin embargo, lo que debe imperar en este tópico tributario es la voluntad manifiesta de reconocerle al contribuyente dicho principio en su más amplio sentido y en el que coincida, siempre con la satisfacción del interés colectivo justificante de la acción estatal.

Uno de los problemas que ha sido objeto de las más vivas y polémicas controversias doctrinales, es el de dilucidar si existe o no la posibilidad de que los impuestos puedan ser utilizados con fines de política económica, esto es, de modo tal, que a las motivaciones de estricta obtención de ingresos públicos, que tradicionalmente han sido las únicas que le han sido asignadas a aquéllos, se superpongan otro tipo de finalidades de índole diversa. Se trata, en suma, de investigar si los impuestos, partiendo en todo

⁸ Este aspecto se encuentra contenido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 31 fracción IV y se refiere a la movilidad en la base de tributación, a mayor riqueza, más pago de impuestos.

caso de la base de que los móviles recaudatorios, son siempre los que legitiman la adopción por el legislador del instrumento impositivo, pueden ir directamente encaminados a la consecución de fines no inmediatamente dirigidos, a obtener a través los citados ingresos y lo que directamente conviene resaltar, puesto que es obvio que la aparición de algunos efectos no fiscales, aun cuando no sean conscientemente perseguidos, se produce con la simple implantación de cualquier tributo.

Como señala Cazorla Prieto en Sainz de Bujanda (1976, p. 347), a la sociedad penetra en el aparato estatal y el Estado hace lo propio en la sociedad civil. Con el propósito de hacerle frente a los problemas económicos y sociales, y en general, a fomentar y encauzar el potencial económico para conseguir un equilibrio que asegure la prosperidad general.

Prosigue diciendo de la necesidad de racionalidad en las medidas de intervención estatal, con respecto de los fines de los tributos de que no quiebren la relación constitucionalmente exigida, entre imposición y capacidad económica, ni desfiguren la naturaleza y la esencia contributiva del tributo, que como instituto jurídico constitucional viene exigida, además por el respeto al derecho fundamental del ciudadano a no ser gravado con detracciones patrimoniales, que no se fundamenten en el ordenamiento constitucional o, en otros términos, a la sociedad, a fin de evitar la arbitrariedad del legislador en el manejo de un instituto jurídico que, como el tributo, genera relaciones jurídicas de particular incidencia en el ámbito de los derechos públicos subjetivos.

La prueba de que no debe ser así la brinda la jurisprudencia constitucional que, según, reconoce inequívocamente la legitimidad, intervencionismo fiscal y de la función extrafiscal de los tributos. Una cosa es la vinculación y las exigencias que de los principios de la política social y económica puedan derivarse para el tributo como instituto jurídico que materializa el deber de contribuir al sostenimiento de gastos públicos, y la modulación que tales principios puedan introducir en la capacidad económica como criterio de contribución, y otra distinta pretender que las exigencias o el entramado promocional derivado de aquellos principios queden incorporados al deber de contribuir.

en la misma dirección, analicemos el principio de capacidad contributiva en relación con el mínimo exento, al respecto diríamos que son dos Principios antagónicos con un mismo fin, atendiendo a los autores como Manzoni, en Torino (1975, p. 74), Gaffuri (1999, p. 67), Gaffuri, Marcial Pons, Madrid (1999), Giappicheli en Torino, 1965, p. 75), Giardiana, en Giuffrè, Milano, (1961, p. 447), Giuffrè, Milano, (1969, pág. 122), porque mientras la capacidad contributiva se concibe en los límites de la capacidad económica, por lo tanto, dicen que no toda riqueza es objeto de afectación impositiva. Mientras que el mínimo exento es, cuando la riqueza supera el estado de necesidad, se cruza la frontera que separa al sujeto no contribuyente (mínimo exento) de aquel otro apto para el pago de la obligación tributaria (capacidad contributiva) e ahí su antagonismo. Garantizan por un lado el no pago de tributos, y, por el otro, la sujeción al cumplimiento de una obligación tributaria. La idea general se recoge sobre la base de que los tributos solo pueden ser establecidos cuando existe una riqueza disponible, así,

aquellos ingresos destinados a la satisfacción de las necesidades esenciales de los individuos, no forman parte de lo que debemos considerar su capacidad contributiva.

Un punto de convergencia denotan, se mantiene entre ambos principios. La capacidad contributiva se analiza desde dos ámbitos: cuantitativo y cualitativo, en el primero se requiere de una riqueza económica general, para que surja la obligación tributaria, misma que representa su elemento objetivo. Conocido así, el objeto del tributo, es necesario individualizar la carga tributaria, momento en el cual se valora el elemento subjetivo de la propia capacidad contributiva.

Con respecto al mínimo exento señalan que, el elemento objetivo surge con la falta o insuficiencia de riqueza apta para la contribución. Esta dependerá de la valoración que se haga de esa carencia o insuficiencia de riqueza, para estar en aptitud de conocer el elemento subjetivo del mínimo exento. El mínimo imponible es una garantía para el ciudadano, pues a través de él ninguna persona tendrá capacidad contributiva hasta en tanto no satisfaga sus necesidades primarias. Por otra parte, funciona como un límite para el legislador al no poder establecer cargas tributarias sobre la riqueza mínima. Diferente a lo anterior es cuando cada uno de los contribuyentes renuncia a una parte de sus intereses económicos, para participar en las necesidades colectivas. En el mismo sentido el mínimo exento, si bien es cierto, es necesario analizar la situación económica del país, si resulta estable o de subdesarrollo. Esto, sin embargo, no es motivo para justificar la presencia de un mínimo imponible raquíptico, alejado de la esencia del principio de capacidad contributiva.

En la misma tónica en la constitución política de México nos señala que a partir de 1917 dió vida a una multitud de derechos sociales y garantías individuales para asegurar la vida, la libertad, la seguridad jurídica y la igualdad de los gobernados. Así en su artículo 123, fracción IV del apartado A, se instituyen los salarios mínimos como medida protectora de los intereses de los trabajadores, los cuales deberán ser; *suficientes para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia, en orden material, social y cultural, y para proveer a la educación obligatoria de los hijos. Los salarios mínimos profesionales se figuran considerando, además, las condiciones de las distintas actividades económicas.* En su conjunto, el orden del estado. No existen en consecuencia, principios aislados, necesitan estar entrelazados motivando la unidad del sistema político que los ha creado. En otras palabras, su contenido a finalidades políticas, sociales y económicas del estado. Es importante, en consecuencia, señalar que su cumplimiento no significa que se justifiquen las cargas tributarias, arbitrarias, sino actuar dentro de los límites de la justicia y la racionalidad.

De la situación descrita anteriormente las empresas y organizaciones tanto públicas como privadas que se encuentran dentro del territorio mexicano, como es lógico se encuentran dentro de de las situaciones señaladas, para el caso de las microempresas de Culiacán, de manera particular el conjunto de las microempresas conformadas en las organizaciones del TPC de Culiacán, objeto de la presente investigación, soportan cargas tributarias de una serie de impuestos que se aplican sobre ellas a través de figuras como, personas físicas y morales, basados en los ingresos percibidos o beneficios que provengan de servicios prestados, bienes situados o capitales utilizados,

si bien es cierto que las contribuciones han sido un elemento principal, para el crecimiento económico de nuestro país, el estado de Sinaloa y Culiacán. En gran medida también han servido como se dijo líneas arriba, para satisfacer a las ambiciones sin medida de los encargados de administrar las políticas públicas.

Al respecto Araujo (2011), señala en una entrevista que cuando se da el caso que los contribuyentes para el caso en particular de los transportistas que tienen que acudir a la Secretaria de Hacienda, para que les proporcionen asesoría en materia tributaria, los encargados de proporcionarla no están lo suficientemente capacitados para brindarles ese servicio y eso los hace cometer errores administrativos en el aspecto fiscal, que en muchas de las ocasiones les generan multas por no haber presentado sus declaraciones bien y a tiempo. Otros por el contrario conocedores de ello implementan estrategias este término Araujo; 2007, comenta que son aquellas estrategias que utilizan las organizaciones, que de manera legal e ilegal implementan, para el pago de sus contribuciones. con el fin de poder permanecer en el mercado.

Faya (1999, p. 318), nos comenta que el sistema tributario mexicano (STM) debe ser flexible, eficiente, abierto y coordinado. Su aspecto establece que si analizamos los elementos constitutivos de toda relación jurídica tributaria, observamos que su enlace siempre se deriva de una concreta obligación para el contribuyente con el estado. Esta obligación consiste en dar o hacer, si el contribuyente cumple se extingue la obligación tributaria, de hacer o de dar según sea el caso. La ley señala que estas condiciones deben ser de acuerdo a la capacidad contributiva y condiciones del contribuyente. De acuerdo a lo anterior Flores (2003, p. 22), nos señala en la misma dirección que los factores principales del STM son la equidad, justicia, certidumbre e igualdad.

El Sistema Tributario Mexicano no debe tener distinciones entre los ciudadanos, debe dar un trato igual a los iguales y desigual a los desiguales, en el esquema fiscal. La inequidad se presenta en la disparidad en la capacidad recaudatoria de los gobiernos locales, estatales y federales agregándole la discrepancia en los costos y las diferencias en las necesidades que tienen las distintas personas llámense personas físicas o morales y los hogares, dentro de una localidad.

De la multitud de problemas que presenta las microempresas del TPC de Culiacán nos avocaremos solo al análisis en lo referido a lo meramente fiscal, pero sin descuidar la serie de implicaciones que trae aparejado otros factores como sus condiciones organizacionales, internas y externas y su relación con el fenómeno de la globalización y las políticas públicas ya que ellos son desde el punto de vista de muchos autores como: Ramio, Aguilar, Moreno, Araujo, Rodríguez Peñuelas, Cano, Stiglitz entre otros muchos, las causas de que en mayor o menor medida de que las microempresas no alcancen un desarrollo sustentable.

Para finalizar, haremos una breve reflexión acerca del tema investigado, diremos que mientras este tipo de organizaciones las del TPC de Culiacán, se encuentren en las condiciones tan desventajosas, para enfrentar la carga impositiva que les demerita la competencia, misma que se presenta cada vez más feroz, y en lugar de que permee el

desarrollo en este tipo de actividad, tenderá a acrecentarse más su desaparición del mercado en donde participan.

Esta investigación se delimita a los asociados de las organizaciones del Transporte Público de Carga de Culiacán, de manera particular al de carga en general, compuesto por unidades de: redilas y volteos. Al cual se le denominó, Transporte Público de Carga de Culiacán (TPC de Culiacán).

Su definición operativa del transporte en su acepción más amplia es: el que se encarga de la transportación de personas y de los insumos que necesitan las diferentes regiones del mundo para su desarrollo.

En lo local, el TPC es concebido como aquella actividad, que ayuda a impulsar el desarrollo económico en las entidades, a través de la transportación de los insumos necesarios requeridos por la sociedad.

Por lo general a las personas que se dedican a la actividad del transporte, se consideran como microempresas, por el reducido número de trabajadores que participan al constituirse como unidad de trabajo, aunque en realidad se consideran como empresas familiares de autoempleo, (Rodríguez Valencia, 2002, p. 125).

Para Gabino Fraga (1966), en Cué (1990, p. 18), dice que el transporte público es una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que, por virtud de regulación especial del poder público, deben ser regulares, continuas y uniformes. Dice también, que los particulares pueden crear empresas que satisfagan necesidades colectivas: pero el estado en el ejercicio de sus atribuciones de tutela de los intereses colectivos, interviene regulando y organizando la actividad mediante una reglamentación adecuada que garantice la regularidad y uniformidad de las prestaciones.

La definición operativa de las organizaciones del TPC de Culiacán: son aquellas organizaciones constituidas por un conjunto de microempresas familiares, que prestan el servicio del transporte bajo la figura de servicios externalizados de serbuccion;⁹ donde los particulares arriesgan su capital con el propósito de proporcionar un servicio lo más económico posible, y de calidad a la sociedad, donde el principal objetivo de parte de la administración pública; es que, el núcleo de la sociedad que menos recursos tiene, pueda tener acceso a dicho servicio, mismo que es regulado por el estado: en tarifas, calidad, cantidad y rutas, entre otras.

1.3. Justificación

Cano (2004, p. 80), menciona que los vaivenes ocurridos en el transcurso histórico de la humanidad dejan huellas profundas traducidas en desarrollos acordes a las diferentes épocas vividas impactando a todas las regiones del mundo. Señala que hoy día los

⁹ Cuando el gobierno no quiere o no puede proporcionar algún servicio público lo cede a la iniciativa privada, para que ellos lo presten, pero bajo su tutela.

avances del siglo XXI se presentan más rápidos y profundos, donde varias tendencias económicas y demográficas causan un gran impacto en las organizaciones sean públicas o privadas. Además que estas nuevas tendencias producen cambios que se desarrollan cada vez más bruscos y profundos, propiciando que las organizaciones e instituciones, tanto públicas como privadas, se debatan en la urgente necesidad de orientarse hacia los avances tecnológicos, considerando siempre las repercusiones sociales que, como resultado se hagan presentes. También denota que los hechos han dejado de tener sólo relevancia local y han pasado a tener como referencia el mundo. Asimismo, que los países y las regiones colapsan cuando los esquemas de referencia se tornan obsoletos y pierden validez ante las nuevas realidades, impuestas por el fenómeno de la globalización de la economía mundial.

De lo anterior se puede decir que, desde la perspectiva más general, la globalización, la apertura económica y la competitividad, son fenómenos a los que se tienen que enfrentar las organizaciones. Prosiguiendo en el mismo sentido la competitividad deberá ser un elemento fundamental en el éxito de toda organización, por lo que estarán obligados a realizar más esfuerzos y así de esa manera alcanzar altos niveles de productividad y eficiencia, con lo que han de lograr mayor rentabilidad, desde la óptica social y económica, que permitan lograr el equilibrio necesario, permitiéndoles contribuir con el estado en los requerimientos vía tributaria demandado por el estado, para solventar el gasto público y social, como es el caso particular de los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán.

A pesar de que estas organizaciones a través de sus asociados son generadoras de empleo, e impulsan el desarrollo en nuestro país y además le generan riqueza, las políticas gubernamentales: tanto fiscales como económicas no les favorecen debido a los cambios tan constantes que en el ámbito mundial se han suscitado, y que de una u otra manera han trastocado sus estructuras, que le dan sustento de existir en relación a las formas tan inequitativas que en materia fiscal se aplican sin distinciones a todo tipo de empresas pequeñas, cualquiera que sea su actividad. Haciendo de ello un obstáculo para que las microempresas en el caso, las de esta investigación, no puedan cumplir de forma cabal bajo esa situación, el cumplimiento de sus obligaciones y deberes en materia fiscal de manera particular, en el pago de impuestos.

Lo anterior tiene que ver con la forma en que el Estado se hace llegar de recursos, y la forma en que decide gastarlos. La cuál no es aplicada de acuerdo a la capacidad de los contribuyentes sino que aplica la ley del embudo.¹⁰ A pesar de que su finalidad es cubrir el gasto social, además es necesaria para la creación de infraestructura en nuestro país, con el propósito que se propicie un desarrollo equilibrado. ¿Pero qué sucede? Tenemos grandes porcentajes de pobreza, esto a pesar de lo que escuchamos en los medios de comunicación diciendo lo contrario. La injusticia social, la desigualdad y la inseguridad jurídica, siguen siendo unos de tantos males en nuestro país. Para el caso de las del TPC de Culiacán, nos dimos a la tarea de investigar sus condiciones internas

¹⁰ Bajo la susodicha Ley del Embudo y con tan impune como descarado afán recaudatorio, la autoridad Hacendaria logra imponer cobros y aplicar multas, utilizando argumentos sin sustento real y legal.

y externas en relación al desarrollo organizacional, la globalización y las políticas públicas en esta última en materia fiscal, en lo referente al pago de impuestos, con el propósito de conocer de qué manera influyen en su desarrollo.

Para el caso de los países como México, las situaciones descritas, los ha obligado a emprender medidas con la esperanza de alcanzar los niveles adecuados para poder ser más rentables y de esa manera lograr su permanencia en los mercados, de manera particular el transporte mexicano, las medidas de liberalización que se imponen como requisito para establecer las condiciones para la prestación de un mejor transporte, les ha obligado a enfrentar diferentes situaciones como; la forma de conducirse en su interior y de relacionarse con el exterior, el poco interés de los servidores públicos de atender las demandas en aras de conseguir sean más competitivos, y su falta de preparación, les ha impedido lograr que la planificación de sus acciones se implementen de tal forma que logre abatir los impedimentos que les originan las situaciones en mención, con el fin poder estar en condiciones de lograr su sustentabilidad, y así lograr su permanencia en los mercados internacionales.

La competitividad para lograr una mayor rentabilidad es otro elemento fundamental al que tienen que enfrentar las organizaciones, por lo tanto en la medida que lo enfrente dependerá su éxito, por ello, deben realizar más esfuerzos para alcanzar altos niveles de productividad y eficiencia, y de esa forma lograrla, desde la óptica social y económica, que le permitan lograr el equilibrio necesario, logrando con ello les permita contribuir con el estado en los requerimientos vía tributaria que este demanda, en aras de solventar el gasto público y social. Como lo es el caso particular del TPC de Culiacán.

La problemática descrita anteriormente nos indica que la actividad del transporte de manera particular el TPC de Culiacán, enfrenta las mismas condiciones y por lo tanto se debe buscar todo aquello que tenga que ver con su desarrollo con el objetivo de poder encontrar alternativas de solución a los problemas que enfrentan estas empresas, es necesario conocer: primero bajo qué condiciones operan y segundo de cómo se relacionan con el exterior, a nivel de: políticas públicas, el fenómeno de la globalización de la economía, todo ello relacionado con la política fiscal en materia tributaria, para luego buscar de manera paulatina la solución adecuada acorde a su entorno: político, económico y social, que para el caso se relacione con toda la serie de indicadores, que permitan construir parámetros que tengan relevancias intrínsecas

Las reformas que tan constantemente se implementan propicia repercusiones en todos los ámbitos de la economía, para el caso en particular el de las conformadas como microempresas organizacionales, para el caso las del TPC de Culiacán, pues dichas empresas no los pueden soportar esto debido a que sus estructuras de funcionamiento no se los permite, por ser empíricas y mecanizadas, las frecuentes transformaciones en esa materia las trastoca y las vuelve cada vez más vulnerables, y en algunos casos las lleva a la quiebra. Lo que propicia que familias enteras de forma inexplicable cuando menos para ellas, se encuentren sin empleo y no puedan hacerle frente a las demandas familiares, creando con ello problemas de inequidad e injusticia social.

La falta de conocimientos para enfrentar estos problemas, de forma correcta. Los obliga a pagar especialistas. Pero carecen de recursos económicos para ello, viéndose en la necesidad de realizar: su contabilidad, administrar, proporcionar atención a los clientes entre otras inherentes a la actividad. Siendo eso lo que generalmente les propicia los problemas en su desarrollo, así como la manera incorrecta de contribuir en el pago de sus impuestos.

Debido a lo anterior en el presente estudio se elaborarán e implementarán alternativas claras, y fáciles que les ayuden a comprender los vacíos que adolecen en sus formas de conducción, con el propósito de buscar las formas de minimizar la carga fiscal, particularmente en el pago de impuestos, con el objetivo de lograr más equidad justicia en el pago de sus contribuciones, resolviendo de esa manera la problemática en materia fiscal que reclama la atención del TPC de Culiacán, por lo que tendrá una aplicación práctica, pues le proporcionará soluciones y respuestas para toma de decisiones. Su impacto además de las organizaciones mencionadas y sus socios, se extenderá hacia la sociedad. Asimismo servirá de aporte, para estudiantes de licenciatura y postgrado además se cristalizará en un libro y servirá de guía para futuras investigaciones, referidas a la temática.

Como se puede observar los escenarios que se presentan no son muy halagadores pero es necesario, se ponga atención a este y muchos de las situaciones que prevalecen en este tipo de organizaciones, para que se prevea que en el futuro, puedan lograr su permanencia en los mercados. Ante esta situación, la investigación de la problemática fiscal, particularmente en el pago de impuestos. En este tipo de organizaciones en México, Sinaloa y de manera particular Culiacán, es una necesidad impostergable, debido al papel que juegan en la sociedad. Por ello la urgencia de abordar el presente estudio.

1.4. Estado Actual y Perspectiva Futuras del TPC de Culiacán

Actualmente los transportistas del servicio público de carga en general de Culiacán enfrentan, el problema de que la actividad es cada vez menos rentable, lo que ha propiciado que sus ventajas competitivas, comparadas con el transporte en el ámbito internacional de los países desarrollados, se hayan vuelto incomparables con las de los de poco desarrollo, como lo es el caso del transporte mexicano, pues las características de operación de los primeros son de un alto profesionalismo, mientras que el transporte nacional sus condiciones presentan lo opuesto, debido a una serie de factores ligados a la administración pública (política pública), señalados a continuación; las políticas sexenales en materia de transporte, como: la política fiscal, servicios, la cultura de servicio y el gasto social; hay que tomar en cuenta también, otros factores; la infraestructura carretera.¹¹ Además de los referidos a aspectos organizacionales internos y externos como: la falta de capacitación¹² y liderazgo¹³ real y comprometido

¹¹ Este rubro es parte fundamental en el desarrollo del transporte, pero de acuerdo con diversos diagnósticos todos concurren en que aún no cubre una serie de localidades de la costa, de la sierra y de los valles sinaloenses. La comunicación con los estados vecinos como Chihuahua y Durango lo dificulta por no tener vías adecuadas para ello. López Cervantes, (2000; 325).

¹² Entendiéndose como aquella habilitación para emprender un negocio y hacerlo prosperar.

¹³ El término liderazgo es utilizado como sinónimo de dirección, administración o gestión y en la práctica se le concibe como el proceso de influir en las actividades de los miembros del grupo mediante la motivación, la comunicación y la supervisión. Pero

de los directivos hacia los agremiados, y los factores externos relacionados con la política pública y el fenómeno de la globalización; por lo que se considera necesario conocer más a fondo el problema, encontrar el porqué de tal situación y así poder buscar respuesta, pues es una actividad que si bien es cierto está conformada como pequeñas empresas familiares, en conjunto forman un gran conglomerado.

Se estima que en el municipio Culiacán, viven directamente 6000 familias del transporte de carga concesionado, entre patronos y choferes, y alrededor de 12,000 de manera indirecta: mecánicos, refaccionarias, empresas encargadas de mantenimiento, entre otros. Al no ser rentable dicha actividad, se quedarán sin poder hacerle frente a las demandas económicas de sus familias, generando con esto un problema social que no se puede soslayar, por lo que es necesario buscar alternativas para darle solución.

Lo anterior, se sustenta en las opiniones de entrevistas realizadas directamente a los asociados con más de 20 años de antigüedad, de las organizaciones transportistas, que prestan servicio público de carga en Culiacán. de las siguientes preguntas: ¿Cómo considera el trato que le proporcionan las autoridades de tránsito y transportes en relación con los trámites para el desarrollo de su actividad?, ¿Qué porcentaje de utilidad ha obtenido en los últimos cinco años (2007-2011), en el desarrollo de su actividad?, ¿Cuántas personas, además de su familia, considera dependen de la actividad?, ¿Considera que los impuestos que paga para el desarrollo de la actividad sean equitativos y justos?, ¿Cuál es el proceso que usted utiliza para el desarrollo de su actividad? y ¿Considera que sus dirigentes tienen disponibilidad para resolver los problemas que se presentan en el desarrollo de la actividad?. Además, Información obtenida en las federaciones de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), y las organizaciones del transporte público de Culiacán. y de observaciones indirectas en los lugares donde se reúnen tanto para realizar sus asambleas mensuales como los lugares donde ofrecen sus servicios de transportación.

Por lo anteriormente descrito, se considero que para enfrentar fenómenos de largo alcance como la globalización de la economía mundial, que ocasiona profundas repercusiones: políticas, económicas y sociales, Sinaloa tiene la necesidad de adecuar y transformar sus políticas estructurales hacia una nueva administración pública, que como consecuencia alivie la problemática descrita, para el caso que nos interesa, modificar su política en materia tributaria del sector transporte, particularmente el de carga en general, considerada por el reducido número de empleados como pequeña empresa de carácter familiar, con el objeto de buscar el incremento de sus niveles de rentabilidad. Además de otros factores que no les ha permitido desarrollarse, por lo que difícilmente pueden competir en algún ámbito, como lo señala Rodríguez Valencia (1990; 103), en lo que se refiere al caso de las PYMES, sector al que pertenece esta actividad; además los tipos de liderazgos que se han ejercido en este tipo de organizaciones, que no presentan una definición clara con respecto a un determinado

el concepto de liderazgo en un sentido social más amplio surgió en la administración comunitaria cuando el jefe patriarcal era el administrador. Se habla de un liderazgo autocrático, democrático, formal e informal, interactivo, participativo, negativo, positivo, “rienda suelta”. La influencia que ejerce un líder para alternar estados de ánimo, evocar imágenes, esperanzas y establecer objetivos específicos no lo ejerce el gerente o la autoridad formal. El problema de la innovación y la transformación del liderazgo escapan a los valores de empresas y organizaciones que obligan y responsabilizan. El líder informal es el verdadero gestor del cambio en las organizaciones modernas; su legitimidad se basa en la autoridad moral, que se gana cotidianamente.

tipo de liderazgo de los directivos, pues los podremos encontrar tanto democráticos o autocráticos, como el ejercicio de una administración tradicional.

Los vaivenes ocurridos en el transcurso histórico de la humanidad, han sido factor de desarrollo de las diferentes regiones del planeta; para algunos más favorables que otros, ello ha dependido de las formas de las políticas de estado que imperen. Propiciando que estas se debatan en la urgente necesidad de orientarse hacia los avances tecnológicos, considerando siempre las repercusiones sociales que, como consecuencia se hagan presentes.

En ese sentido, el Ingeniero Octavio Castro Olivas, líder y socio con más de 25 años de antigüedad en la actividad del transporte, nos comentó que el transporte en el ámbito mundial, en particular, México y Latinoamérica, en los últimos 25 años se han visto involucrados de forma activa en un proceso de transformación que ha exigido cambios profundos en muchos sectores, iniciando con reformas en las instituciones representativas de los Gobiernos hasta la manera como trabajamos cada uno de nosotros.

Además agrega, que en el transcurso de este lapso de tiempo, se han firmado múltiples convenios, acuerdos y tratados entre los países de la región, que tiene implicaciones en todos los ámbitos de la sociedad; en especial el transporte de carga terrestre, Pues para el caso mexicano la firma del tratado comercial con estados unidos de Norteamérica y Canadá, a la vuelta de 18 años de 1994 – 2011, lejos de traerle beneficios solo le ha provocado que se acrecentara más su problemática por las condiciones tan desventajosas en cuanto a competencia se refiere.

Señala que en el sector de servicios de infraestructura de nuestro país, el transporte de carga ha tenido muy pocas mejoras en estos 18 años, mucho de ellos se han dado por apoyos y subsidios gubernamentales indirectos (estructuras de vialidad como carreteras, caminos, puentes, así como esquemas de financiamientos a unos pocos). Asimismo, nos proporciona una idea de algunas de los múltiples retos, que afrontan los servicios de transporte de carga en general y que son urgentes de resolver, mismos que engloba de la siguiente manera:

a) Conversión a un Servicio Sustentable: Entendiendo Sustentable como el compromiso para alcanzar y cumplir las perspectivas actuales con la flexibilidad para adaptarse y cumplir en lo futuro con el compromiso con el medio ambiente, la sociedad y generando valor económico. Partiendo de esta definición nos enfrentamos en principio que contamos con un gran número de unidades en circulación con más de 25 años de servicio, mismas que están en mal estado, por ende, son grandes agentes contaminantes. Lo que va en detrimento de la salud de la población al elevar diversos índices de contaminantes en el aire, así como afectando tierra y mantos acuíferos. he aquí el impacto económico, los costos como es el tiempo de un equipo detenido por mantenimiento, los mantenimientos sucesivos y de mala calidad, el costo de operadores parados, primas de seguros elevadas por la antigüedad de los vehículos de carga, multas por retrasos e incumplimientos de contratos, multas ambientales, accidentes, entre otros cargos. Todo esto proyectado en un periodo de tiempo indeterminado

merma las utilidades en un 30 % y nuestro crecimiento en un 60 u 80% a grandes rasgos.

b) Falta de Liderazgo Regional. Nos enfrentamos actualmente en todos los sectores a la falta de este. Tenemos empresas líderes en su sector en cada uno de nuestros países pero carecemos de un carácter regional. Y no me refiero a que unas pocas empresas se conviertan en líderes, sino un liderazgo de la industria del Servicio de transporte de carga en la región, como un trabajo multimodal de cooperación en el Sector. Esto nos hace vulnerables a las empresas trasnacionales que buscan una posición local.

c) Inversión Tecnología casi Nula: La inversión tecnología del sector esta rezagada en nuestra región en comparación a la de otras regiones del mundo. Esta puede ser desde tecnología en los vehículos e instalaciones (combustibles, suspensiones, cajas de carga, grúas, refrigeración, etc.) así como en tecnología de información y comunicación (satelital, posicionamiento, rastreo, navegación, sistemas, distribución, almacenaje, etiquetado, etc.), elementos claves en la optimización y procuramiento del servicio.

d) Cliente Experto: Los clientes en todas las industrias han evolucionado en este tiempo. La tecnología de información nos ha llevado a tener un cliente más maduro y conocedor, mejor informado lo cual le permite tener criterios suficientes par la toma de decisiones en búsqueda de su eficiencia y productividad. Esto nos exige tener también servicios eficientes y altamente productivos, con información precisa y oportuna en todo momento que sobre todo facilite el trabajo de nuestros clientes y puedan sentir apoyo, confianza, seguridad y responsabilidad de nuestra parte.

e) Profesionalización de nuestros operadores: Un elemento clave y uno de nuestros retos fundamentales es la profesionalización de nuestro personal, en esto nos referimos a todos los elementos miembros de nuestras organizaciones. En este caso particular son nuestros operarios, este personal responsable de la organización, en sus manos esta nuestra empresa, nuestro negocio. Que este bien preparado es un deber y una responsabilidad que reditúa en la satisfacción de nuestros clientes con el cumplimiento de tiempos, entre otros beneficios. Nuestros operarios deben conocer las leyes federales y locales en materia de transporte y vialidad, así como el manejo defensivo y sus mejores prácticas, no menos importante debe conocer su vehículo y la mecánica básica para resolver detalles que se presenten. En general es nuestro máspreciado valor.

Prosigue diciendo, que si a eso le agregamos las formas de tributación a la que son sujetos, los hace más vulnerables, porque año con año aparte de que el trabajo se les escasea cada vez más, enfrentan los aumentos en sus bases tributarias así como de impuestos.

Otra situación que señala es: que por otra parte, la actitud de los transportistas de temer al cambio los dificulta aún más, porque agudizan y generan un ambiente de mayor estancamiento reflejado en disminución rendimientos y utilidades, y por ende los vuelve menos competitivos, asimismo, la persistencia del no uso de nuevas tecnologías dificulta la problemática. Pues enfrentarán situaciones que no les permitirán seguir operando en condiciones apropiadas, poniendo en peligro su estabilidad y permanencia

en el mercado, ya que en muchos de los casos, se verán obligadas a retirarse de esta actividad cerrando sus negocios y lo más grave quedando sin empleo. Lo que perjudica a dichas organizaciones y a toda la sociedad, por el hecho de que la suma de cada empleo que se pierde es un problema aun más grave que el hecho de recaudar, en esa lógica de incrementar las cargas impositivas de manera tan constante sobre la base de contribuyentes cautivos, que según manifiestan es insoportable.

Bajo el contexto anterior, es pertinente decir que las regiones colapsan cuando los esquemas de referencia se tornan obsoletos, ante las situaciones mencionadas, pues son totalmente adversas, porque pierden validez ante esas nuevas realidades que emergen de manera tan dinámica. Por lo tanto se tienen que afrontar ya no desde esa perspectiva sino buscando nuevos mecanismos que le permita al Estado recaudar equitativamente vía impuestos para solventar el gasto público y social, por lo que consideramos, que ello debería ser planeado por los legisladores con sentido de responsabilidad social, donde paguen los que tienen concentrado los capitales y se deje un respiro a esos contribuyentes, que de hecho se sabe que lo que pagan de impuestos es dinero que les hace falta para solventar algunas necesidades familiares de las cuales se privan.

El estudio de las organizaciones del TPC de Culiacán, en relación con la política fiscal, particularmente en el pago de impuestos, es muy bajo, ya que existen pocos trabajos de investigación en este campo, por lo que es necesario nos demos a la tarea de estimular programas de investigaciones tendientes a conocer, socializar e incrementar el conocimiento de las actividades en este campo, con el fin de poder encontrar solución a la problemática planteada. Todo ello a pesar de que las instituciones de educación superior, las instituciones representantes de los diferentes sectores productivos, así como las instituciones gubernamentales, de una u otra forma las han llevado a cabo, pero según aseveraciones no han funcionado según la opinión y el sentir de las personas que presentan esta problemática, pues dicen que cuando han acudido a solicitar algún servicio a estas dependencias solo han obtenido honorabilidad, de ser clientes, de los encargados de brindar ese servicio.

Concluye denotando, que el transporte de carga terrestre en México afronta estos retos; pretender dar solución a todos de la noche a la mañana. Sería una inconsistencia de nuestra parte, consientes, que las necesidades están latentes y que son producto de varios años. Pero reconozcamos que hay que darles solución, por lo que debemos trazar un plan con metas alcanzables, busquemos los recursos y apoyos necesarios. No dudemos en invertir. Busquemos alianzas que nos permitan crecer mediante la transferencia de tecnología y conocimiento, no aquella que solo nos brinde un beneficio económico inmediato. Encontremos nuevas formas de hacer las cosas y tomemos conciencia que la solución que funcionó a otros no necesariamente es para nosotros. Convirtamos estos retos en oportunidades y lograremos el crecimiento esperado en nuestra región y país.

En esa misma dirección, particularmente el objeto de la presente investigación, bajo el contexto en mención de las organizaciones del TPC de Culiacán, en relación con la problemática señalada y la política pública en materia fiscal, particularmente en el pago de sus impuestos, son unos de los múltiples problemas que lo aquejan, y que tienen que

ver con su desarrollo, otra de las cuestiones es de que existen pocos trabajos de investigación en este campo, asíndose necesario nos demos a la tarea de estimular programas de investigaciones tendientes a conocer, socializar e incrementar el conocimiento de las actividades en este campo, con el fin de poder encontrar solución a la problemática planteada. Todo ello a pesar de que las instituciones de educación superior, las instituciones representantes de los diferentes sectores productivos, así como las instituciones gubernamentales, de una u otra forma las han llevado a cabo, pero según aseveraciones no han funcionado según la opinión y el sentir de las personas que presentan esta problemática, pues dicen que cuando han acudido a solicitar algún servicio a estas dependencias solo han obtenido honorabilidad, de ser clientes, de los encargados de brindar ese servicio.

1.5. Contextualización.

Aspectos generales del tema:

Araujo (2007, p. 84), comenta que al decidir abordar el estudio de un hecho o fenómeno tiene mucho que ver con el interés que el investigador tenga sobre él en la búsqueda de posibles respuestas, que puedan proporcionarles solución a las interrogantes que se plantea acerca de ello.

Para el caso en particular nos interesa la buscar soluciones para el sector del transporte público de carga de Culiacán, de los múltiples problemas que le aquejan, abordando la problemática en materia impuestos.

a) Objeto de estudio.

Las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, de manera particular a Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A.C., esta organización cuenta con 290 concesiones para prestar servicio público de carga en general, de las cuales cada socio puede tener un máximo de tres concesiones; la manera en cómo se procede para un nuevo ingreso a la organización es a través de un estudio de parte de la comisión de honor y justicia, la cual determina su ingreso. Su delimitación temporal, es el periodo 2007-2011.

b) Características organizacionales de la unidad de estudio.

Esta organización fue fundada en 1966 y se encuentra localizada en la calle Independencia, sin número, a la entrada del centro de la sindicatura de Costa Rica. Actualmente cuenta con 290 unidades para prestar el servicio público de carga en general, dividida en 150 camiones tipo redila y 140 volteos. Su figura fiscal es una asociación civil sin fines de lucro.

b.1) Las asociaciones sin fines de lucro

Tributan Conforme al Título III, Artículo 95, además de las señaladas en el 102 del código fiscal de la federación. El objetivo de esta Ley es darle un tratamiento especial a

las Organizaciones sin Fines de Lucro. Tienen como característica esencial de que la organización no podrá tener una finalidad que exceda el bien común o que persiga un interés personal. Si bien la asociación regularmente suele efectuar negocios o manejar fondos. Los mismos no pueden tener un destino distinto al bien común que fija su estatuto. Tampoco sus miembros no pueden percibir remuneración alguna.

A continuación señalamos algunos de las asociaciones sin fines de lucro:

I. Sindicatos obreros y los organismos que los agrupen.

II. Asociaciones patronales.

III. Cámaras de comercio e industria, agrupaciones agrícolas, ganaderas, pesqueras o silvícolas, así como los organismos que las reúnan.

IV. Colegios de profesionales y los organismos que los agrupen.

V. Asociaciones civiles y sociedades de responsabilidad limitada de interés público que administren en forma descentralizada los distritos o unidades de riego, previa la concesión y permiso respectivo.

VI. Instituciones de asistencia o de beneficencia, autorizadas por las leyes de la materia, así como las sociedades o asociaciones civiles, organizadas sin fines de lucro y autorizadas para recibir donativos en los términos de esta Ley, que tengan como beneficiarios a personas, sectores, y regiones de escasos recursos; que realicen actividades para lograr mejores condiciones de subsistencia y desarrollo a las comunidades indígenas y a los grupos vulnerables por edad, sexo o problemas de discapacidad, dedicadas a las siguientes actividades:

Este tipo de asociaciones se podrán financiar mediante:

- Cuotas sociales de sus miembros, estas se generalmente se establecen mensualmente.
- Subsidios otorgados por el Estado. Siempre que no sea, de forma exclusiva, la única forma de financiamiento de la asociación.
- Donaciones efectuadas por particulares o empresas. Este sistema permite a los donantes obtener reducciones al momento de la declaración de impuestos.
- Concesiones en sus locales. Consiste en los típicos contratos que tiene una asociación civil con un tercero, para que este último brinde un servicio, en un espacio de la entidad, a cambio del pago de una renta.

b.2) *Obligaciones Fiscales de los asociados de la organización.*

Estos se encuentran inscritos en el régimen de persona física (régimen intermedio).¹⁴ Por lo que deberán presentar declaraciones mensuales provisionales a más tardar el 17 de cada mes de impuesto sobre la renta ISR, impuesto al valor agregado IVA, impuesto empresarial a tasa única IETU y el impuesto a los depósitos en efectivo IDE este ultimo cuando se dé el caso de efectuar un deposito en efectivo mayor a los 15,000 pesos, la informativa anual de sueldos y salarios e IVA a más tardar al 15 de febrero, la declaración de riesgo de trabajo ante el IMSS a más tardar el 28 de febrero.

c) *Su estructura organizativa.*

Está conformada por una mesa directiva que cuenta con: un Presidente, Secretario de Actas y Acuerdos, Secretario de Organización, Secretario de Trabajo, Tesorero, la Comisión de Hacienda y Comisión de Honor y Justicia. Tiene una duración de tres años y para su elección se convoca a votación donde por mayoría de los socios resulta electa. Además, cuenta con estatutos debidamente protocolizados legalmente, sesiona el primer domingo de cada mes, los quórum legales para la toma de decisiones se determinan con el 50% más 1 para asambleas ordinarias, y cuando se diera el caso que no se efectuara la asamblea por falta de quórum legal, se cita a una nueva para lo que deberán asistir cuando menos el 30 %, con el propósito de que los acuerdos que se tomen sean legales, para una tercera si se cita de manera extraordinarias por no haberse logrado los quórum respectivos, con los que asistan. En esta organización la asamblea es la máxima instancia de decisión.

d) *Su objetivo:*

Conocer los efectos de la política fiscal, en los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán, en relación al pago de sus impuestos.

e) *Participantes involucrados:*

- Internos: los socios que conforman la organización, chóferes, contador, secretarias, entre otros.
- Externos: El Estado, Confederación de Trabajadores de México, (CTM), Confederación Nacional de Organizaciones Populares, (CNOP), Tránsito y Transportes del Estado, organismos empresariales, la sociedad, otras organizaciones del transporte.

¹⁴ El Régimen Intermedio es un régimen opcional, en el cual pueden pagar sus impuestos las personas físicas que se dediquen al comercio, industria, transporte, actividades agropecuarias, ganaderas, siempre que sus ingresos o ventas no hayan excedido de \$4'000,000.00 en el año anterior. Esta cantidad no se refiere a la utilidad o ganancia, sino a los ingresos brutos, antes de descontar los gastos o las compras. En este régimen se tiene la obligación de pagar los siguientes impuestos: ISR, IVA, IETU e IDE.

e) *Título:*

“Política Fiscal y el Transporte de Carga. El Caso del Transporte Público de Carga (TPC) de Culiacán”

f) *Áreas involucradas:*

Recursos, desarrollo organizacional, jurídico, administrativa, políticas públicas en materia fiscal.¹⁵

1.6. Rasgos y Características de las Microempresas del TPC de Culiacán

Las organizaciones del transporte público, al igual que todas las demás, enfrentan problemas de recursos; con respecto a ello, Arias (2002, pp. 23-27), comenta que las organizaciones son unidades o sistemas creados para alcanzar un fin, para lo cual cuentan con tres tipos de recursos: materiales, técnicos y humanos, además de insumos, que son procesados para realizar su objetivo pero tienen un defecto: sólo se les toma atención a los resultados tangibles y no los intangibles y una organización depende tanto de uno como de otro, tanto del dinero como de los recursos humanos, y de las técnicas que disponga así como de la calidad de dichos recursos.

La generación de conflictos generan situaciones desconocidas a las cuales no puede afrontar por falta de capacitación, al respecto; Johnson (1999, p. 349 y 350), expresa que el conflicto en las organizaciones generados por los diferentes tipos de recursos, cuando se les toma como fortalezas significan una vitalidad. Su ausencia bien podría indicar complacencia y pérdida de efectividad. Aportando puntos de vista diferentes de un caso, puede ayudar a desarrollar mejores decisiones. Cuando los desacuerdos están cuidadosamente definidos, éste puede ser más fácilmente aclarado formulando las políticas adecuadas, o modificándolas, para mitigar las deficiencias entre los puntos de vista. De esto podemos desprender que el interpretar el conflicto en una sola vertiente ya sea por el lado positivo, lo bueno que nos puede generar o lo negativo que pueden propiciar situaciones fuera de control, es necesario buscar el equilibrio, en aras de lograr que al final la contradicción, surgida por un conflicto, nos proporcione el avanzar armonizando la organización.

Es evidente que, administrativamente, la empresa deberá ser considerada como mediana, pequeña o grande, según la complejidad que revista su organización, Reyes (2004, pp. 10-18), esta complejidad depende, básicamente, del número y diversidad de las funciones, y del de niveles jerárquicos. Se ha dicho que aquella empresa en la que el mismo dueño controla directamente, y sin jefes intermedios, un grupo muy reducido de personas, debe ser considerada más bien como empresa familiar o artesana. Pero en realidad lo que interesa, más que su clasificación, es conocer sus problemas administrativos para tratar de resolverlos. La designación del sucesor para este tipo de

¹⁵ La información escrita fue proporcionada por el directivo secretario de de organización de la federación de transportista CNOP, Ing. Octavio Castro Olivas, socio de más de veinte años de antigüedad en la organización transportista de Costa Rica, y verificada en asistencia a las asambleas celebradas en su lugar de desarrollo.

microempresas generalmente acarrea problemas administrativos pues, casi siempre es el hijo mayor el sucesor, aun sin conocer el negocio.

Para ello, Longgenecker en Araujo (2007, p. 123), señala que en el estudio del empresario debe dedicarse cierta atención a la propiedad por herencia. El empresario fundador u original suele legar el negocio a su heredero, quien entonces se convierte en un empresario de segunda generación. En realidad, el negocio de familia comprende una parte importante del paisaje comercial. La administración ha pasado de padre a hijo por cierto número de generaciones, a pesar de que la relación familiar produce efectos tan dañinos como benéficos al elegir al sucesor. Otro de los múltiples problemas que enfrenta son las disposiciones gubernamentales.

En este sentido, Terry en Araujo (2007, pp. 226-228), asegura que muy pocas organizaciones escapan a la influencia de las acciones gubernamentales, y por ello resulta apropiado considerar tales acciones como premisas primordiales en las actividades de la planeación. En la formulación de todo plan es esencial tener presentes todos los efectos de la acción legislativa, puesto que los servicios de gobierno, las medidas proteccionistas y los reglamentos, afectan a muy diversas actividades de una empresa. El grado de influencia gubernamental difiere mucho de una empresa a otra. El conjunto de leyes referentes a las relaciones entre el gobierno y los negocios es complejo y no representa un concepto uniforme. Por ejemplo, en algunos casos las leyes alientan a la competencia, mientras que en otros los esfuerzos opuestos a la competencia gozan de la aprobación y el visto bueno oficial.

Algunas medidas legales ayudan y otras moderan los esfuerzos del grupo. Las acciones fiscales del gobierno ameritan atención especial. El gobierno representa una cifra dominante en la distribución de los ingresos de las actividades de inversión. Por lo tanto, es necesario que un gerente suponga las acciones fiscales gubernamentales a desarrollar, así como en sus planes. En la misma dirección prosiguen mencionando que las cargas fiscales en México son aplicadas con injusticia e inequidad por parte del estado pues la carga por igual tanto a las empresas grandes como a las pequeñas propiciando que estas últimas en muchos de los casos el mercado los expulse. Por no tener ni tan siquiera la forma de hacer frente a las demandas familiares, mucho menos al pago de los tributos impuestos por el estado.

Lo señalado por los autores, en relación a los factores como: recursos, conflicto, administrador y las disposiciones gubernamentales, refleja una situación grave en el contexto de las organizaciones del TPC de Culiacán, porque están conformadas por un conjunto de microempresas familiares, que por su misma naturaleza adolecen de una estructura que les permita percibir, conocer, entender, los efectos que les originan estos y otros muchos factores, en las que se encuentran inmersas. Lo que les impide hacerle frente a los requerimientos mínimos necesarios con respecto a los factores mencionados para el logro de su funcionamiento equilibrado.

Las organizaciones del transporte público de carga están compuestas por microempresas consideradas empresas familiares, porque generalmente se ocupa de ella el padre, los hijos o descendientes directos, y su administración se realiza en forma

elemental, donde el tamaño mismo no permite establecer divisiones de áreas y respetar los principios de la organización empresarial.

Cuando se estudia la estructura de la microempresa se encuentra que está basada en los criterios y experiencias del dueño del negocio, quien trata de sobrevivir en el mercado a base de su presencia y manejo directo.

Por el reducido número de elementos participantes en las organizaciones del TPC de Culiacán, según definición de Rodríguez Valencia (Araujo: 2005, p. 87), son empresas de tipo artesanal, mismas que cataloga por el número de integrantes de 1-10. Para este caso específico la problemática empresarial se da por descontada, se minimiza, da la apariencia de que hay abundancia de criterios y análisis, aunque la realidad es otra; ya que al indagarse sobre esta figura, no pasa de cifras que de ninguna forma explican lo que acontece en estas organizaciones, por lo regular son análisis débiles, carentes de sustancia y de elementos que faciliten diagnosticar objetivamente su situación. Además, expone, que hay diferentes ángulos para establecer escenarios, pero no son muy positivos para el más débil y menos preparado, el más carente de recursos, como es el caso de este tipo de organizaciones; para ello se tendrá que dar un proceso lento, consistente en que los miembros de la familia se preparen a niveles de educación media y superior, con el propósito de que los conocimientos adquiridos los puedan aplicar en sus negocios, porque en general es su única opción de subsistencia; si esto no es así la tendencia será a desaparecer como ha sido ya un fenómeno tan frecuente.

Sin embargo, autores como Brinde, Onell y Crome (Cereceres; 2003, p. 19), señalan que el tamaño y su forma de organización no es lo único que las hace distintas, ya que sus diferencias más acentuadas con respecto a ellas están en la cultura organizacional, su influencia o poder, los recursos con que cuentan y las perspectivas con que son conducidas.

A continuación se presentan los rasgos más comunes que las identifican:

Su cultura está ligada a los valores del propietario.

Tienen poca influencia sobre su ambiente y mercados, por ello son reactivas a los cambios.

Carecen de recursos para invertir.

La expectativa de crecimiento del propietario es muy diferente a los dirigentes de las otras organizaciones;

Desde una perspectiva más amplia, Torres (Suárez: 2002, p. 22), va más allá al argumentar que es posible encontrar rasgos similares que identifiquen la forma y estilo de gestión, entre los cuales señala la proximidad, es decir, la escasa distancia física o emotiva que separa al que dirige y toma las decisiones, de las personas bajo su dirección, distinguiendo las siguientes clases de dicha cercanía:

La proximidad jerárquica y física: se trata de una característica central en la gestión proveniente del tamaño del personal, y del hecho de que los directivos y trabajadores comparten el mismo lugar físico de trabajo. En consecuencia, las distancias jerárquicas y sociales entre el propietario y los empleados es muy corta y hay un trato personalizado, lo que no indica que el clima de trabajo sea siempre bueno.

La proximidad funcional: su gestión puede ser dividida por funciones como ventas, producción, finanzas, etcétera. Los problemas se abordan de una forma integral, pues las funciones están entrelazadas. Por lo tanto el dirigente no alcanza a separar las funciones operativas de las estratégicas.

La proximidad informacional: la preferencia por los sistemas de información simples, informales, suaves y directos, son una constante en la gestión de este tipo de empresas.

La proximidad temporal: el horizonte temporal es generalmente a corto plazo y las estrategias son más reactivas al entorno que anticipadas, los directivos rara vez emplean técnicas administrativas en sus decisiones, prefieren la intuición. La estrategia es basada en su visión, lo que les brinda gran flexibilidad.

La proximidad del capital: la forma de financiamiento provienen en su mayoría de los recursos del propietario y de su familia, posteriormente de los bancos.

La proximidad de la clientela y del territorio: generalmente las operaciones las realizan en forma local o cuando mucho regional, pues la proximidad con los consumidores le permite al director tener relaciones personalizadas con sus clientes y proveedores, lo que promueve el arraigo en su mercado. Normalmente son originarios de la región y sus empleados también, de manera que están integrados en la zona y desempeñan un papel importante en la economía local.

En resumen, señalan, su estilo de dirección y formas de organización canalizan la centralización y flexibilidad en la toma de decisiones. Asimismo, los factores que más inciden en su problemática son seis, como se indica a continuación:

1. La problemática financiera. El financiamiento que se destina a este segmento de microempresas es caro, por ello pocos casos se observan en que la empresa micro eleve su categoría a pequeña o mediana.
2. Se aprecia que los excedentes financieros son limitados, considerándose de subsistencia, lo que justifica un alto índice de mortalidad empresarial.
3. Las decisiones para crear este tipo de empresas obedecen a criterios intuitivos del dueño, no a estudios de factibilidad, lo que provoca cierres continuos con la consiguiente pérdida de recursos.
4. Hay un estancamiento en su desarrollo, no pivotea como lo hacen los microempresarios de otros países.

5. Falta de calidad, competitividad, productividad y rentabilidad.
6. Un recurso humano improvisado, sin perspectivas de desarrollo.

El panorama descrito muestra el desalentador porqué del escaso desarrollo de estas organizaciones, y los serios problemas que enfrentan para poder permanecer en el mercado donde participan, además presentan otro problema de gran envergadura cuando dependen o están relacionados con la administración pública, pues existe una serie de factores como el burocratismo traducido en mala atención, poca disponibilidad, lentitud en el servicio, así como la aplicación de las disposiciones normativas legales con distingos (inequitativos e injustos), cargas fiscales excesivas, autorización de alza en los precios de los insumos de esta actividad, impidiendo exista un desarrollo equilibrado, pues también los encargados de administrarla se aprovechan de la poca o nula preparación de los integrantes de ese tipo de organizaciones, lo que les facilita la manipulación a su voluntad de todo lo dispuesto reglamentariamente.

Aunado a todo lo anterior, Rodríguez Peñuelas (2004, pp. 21-26), señala la necesidad de transformación ante los cambios tan acelerados que se presentan hoy en día en la sociedad, entre otras cosas al constante crecimiento que conlleva una competencia cada vez más feroz, provocado por el fenómeno de la globalización de la economía, manifestada mediante el proceso acelerado de la innovación tecnológica, los grandes avances de la ciencia, el incremento de las importaciones del sudoeste asiático, la firma del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y México. Asimismo, las crisis financieras que han tenido que enfrentar, y su impacto en distintos espacios de la vida social, organizacional y cultural de nuestro país han trastocado la estructura del Estado Mexicano, en su papel primordial para lo que fue creado, que es la de procurar el bienestar de la sociedad en su conjunto, siendo estos apenas una pequeña muestra de este fenómeno.

De lo anterior podemos deducir que este tipo de organizaciones no tienen capacidad contributiva, debido a que no cuentan con apoyos fiscales ni financieros, además adolecen de una capacitación adecuada, para hacerles frente a las disposiciones fiscales y administrativas. A pesar de que existen instancias dependientes de la SHCP encargadas de dar todos tipos de asesoría en estos aspectos, pero la realidad es totalmente contraria a lo que se publica a través de los medios de comunicación de las mismas instituciones. Pues los encargados de dichas instituciones no cuentan con la mínima preparación requerida, para hacerle frente al tipo de asesoría para proporcionar asesoría a las personas físicas y morales según sea el caso esta información fue obtenida en veinte observaciones realizadas en SAT a la ventanilla donde proporciona información con respecto a las formas de tributar.

Como se puede observar, la serie de retos a que tiene que asumir este tipo de organizaciones relacionadas con la problemática descrita, se deben de enfrentar de la mejor manera posible. Todo esto además de la presencia de empresas extranjeras en mercados nacionales y locales, significando una rivalidad mayor, más competencia en precio, y presión adicional, para mejorar constantemente la calidad del servicio del transporte público de carga mexicano.

La problemática descrita en nuestro país tiene vigencia en la actualidad, a pesar de los esfuerzos que constantemente realizan las organizaciones del transporte en la búsqueda de soluciones que contribuyan a resolverla.

1.7. Supuestos de investigación

Al observar lo problemático y complejo del entorno de la actividad del transporte, se tomo la decisión que para colaborar a resolverla está en función de la siguiente afirmación: Los efectos de la política fiscal en el transporte de carga de manera particular en los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán, tienen una relación estrecha con factores externos e internos (internacional y nacional) en lo político y fiscal, sus formas de conducirse, inhibición en su desarrollo, sus generalidades, características organizacionales y sus alternativas de desarrollo mismos que frenan su rentabilidad impidiéndole tributar con equidad y justicia.

Asimismo. El panorama de las organizaciones del TPC de Culiacán muestra desalentador escaso desarrollo, serios problemas para permanecer en el mercado donde participan, además presentan otro problema de gran envergadura, cuando dependen o están relacionados con la administración pública, como lo es el objeto de este estudio, pues existe una serie de factores como el burocratismo traducido en mala atención, poca disponibilidad, lentitud en el servicio, así como la aplicación de las disposiciones normativas legales con distinciones (inequitativas e injustas), cargas fiscales excesivas, autorización de alza en los precios de los insumos de esta actividad, impiden un desarrollo equilibrado, así como también los encargados de administrarla se aprovechan de la poca o nula preparación de los integrantes de ese tipo de organizaciones, lo que les facilita la manipulación a su voluntad de todo lo dispuesto reglamentariamente.

Además, se administra con criterios y normas familiares, ante la imposibilidad de contratar personal para su asesoramiento, lo cual impide el fortalecimiento de su estructura administrativa. Normalmente enfrenta problemas financieros, problemas de flujos de efectivo, no les dan subsistencia sana o una economía que les garantice crecer, sobrevive con mucho sacrificio. Poco acceso a créditos que les permitan mejorar su parque vehicular, limitada capacidad de endeudamiento, no existen organismos financieros que los apoyen en las condiciones en que actualmente se encuentran, adolece de una estructura administrativa definida, presenta funcionamiento empírico mecanizado (burocrático). además, en materia de administración pública (política fiscal), de manera particular en el pago de impuestos, es aplicada inadecuadamente, en gran parte a causa desconocimiento de los factores que lo propician, como el exceso de burocratismo, falta de claridad en las políticas públicas en materia fiscal, ausencia de una cultura de servicio entre otros; lo que, al combinarse, con las condiciones organizativas, y el inevitable fenómeno de la globalización de la economía, agudizan la problemática de ese sector, volviéndola inequitativa e injusta.

Una vez estando seguros de la idea de investigación, delimitada y planteados los supuestos de investigación, permitió elaborar las interrogantes y objetivos del presente estudio, como a continuación se redactan.

1.7. Interrogantes de Investigación

Cuando se inicia la exploración de los sucesos que acontecen en un determinado fenómeno, siempre se empieza formulando los cuestionamientos por lo que acontecen: ¿que porque, como, debido a que, cuáles, son sus consecuencias? entre otros. Es cuando se hace necesario formular las interrogantes que guiaran el estudio, pues es el preludio en la búsqueda de respuestas, que nos indiquen lo que sucede. Lo cual permite construir nuevas preguntas hasta lograr responder a todas las que se plante el investigador, porque ello determinara el alcance que el requiera para su propósito. Rodríguez Peñuelas (2010).

Para el caso de la presente investigación las interrogantes son las siguientes:

Interrogante central

¿Cuáles son los efectos de la política fiscal en el transporte de carga de manera particular en los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán, relacionados con factores externos e internos (internacional y nacional) en lo político y fiscal, sus formas de conducirse, inhibición en su desarrollo, sus generalidades, características organizacionales y sus alternativas de desarrollo, que impactan con su maneras de tributar.

Interrogantes de trabajo

¿Cuáles son los factores en lo político y lo fiscal, que tienen que ver con el transporte de carga en los ámbitos internacional y nacional, que influyen en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán con respecto a su forma de tributar?

¿De qué manera se conducen las organizaciones del transporte de carga en el ámbito internacional en lo político y lo fiscal, que lo afecta e impacta en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán en su desarrollo impidiéndoles contribuir con equidad y justicia?

¿Qué factores son los que lo inhiben y afectan al transporte público de carga en lo político y lo fiscal en el ámbito nacional, que impactan en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán que les impide contribuir con equidad y justicia?

¿Cuáles son las características organizacionales y generalidades de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y de los encargados de las instituciones públicas que afectan en su forma de tributar?

¿Con que alternativas se puede contar para implementar en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán que incrementen su desarrollo y de esa manera puedan contribuir con equidad y justicia?

1.8. Objetivos de Investigación

Los objetivos se definen como los propósitos que tiene el investigador para hacer la investigación y pueden ser generales y específicos. Deben expresarse con precisión para evitar posibles desviaciones en el proceso de investigación y ser susceptibles de alcanzarse (Rojas, 2001, en Hernández Fernández y Baptista, 2004, p. 44). En la construcción del objetivo general, éste debe estar relacionado con la interrogante central o principal que se formuló al presentar el planteamiento del problema de investigación. Por lo que una vez elaboradas las interrogantes de esta investigación procedimos a plantear nuestro objetivo central quedando de la siguiente manera:

Objetivo Central

Analizar los efectos de la política fiscal en el transporte de carga, en relación al pago de impuestos de manera particular, en los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán relacionados con factores externos e internos (internacional y nacional) en lo político y lo fiscal, sus formas de conducirse, inhibición en su desarrollo, sus generalidades, características organizacionales y sus alternativas de desarrollo.

Objetivos de trabajo

Determinar la influencia de los factores políticos y fiscales, que afectan el transporte de carga en los ámbitos internacional y nacional en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán con respecto a su forma de contribuir.

Evaluar y determinar la manera de conducción de las organizaciones del transporte de carga en el ámbito internacional en lo político y lo fiscal, que les impide contribuir con equidad y justicia a los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán.

Estudiar los factores de inhibición del transporte público de carga en lo político y lo fiscal en el ámbito nacional, que les impide contribuir con equidad y justicia y la manera en que repercuten en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán.

Analizar las características organizacionales y generalidades de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y de los encargados de las instituciones públicas y sus efectos en su forma de tributar

Evaluar, Elaborar y proponer alternativas tendientes a lograr un buen desarrollo, en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán, con respecto a la política fiscal en el pago de impuestos.

En el (Anexo2) se muestra la congruencia entre las interrogantes, objetivos y supuestos de investigación del presente trabajo de investigación.

Una vez estando seguros de que el camino seguido era el correcto, se elaboró el segundo capítulo del presente apartado, el cual muestra de manera clara la manera cómo repercuten en la actividad del transporte, los temas referidos a los factores organizacionales, los retos de la globalización y las políticas públicas. Tres grandes

temas que desde la lógica de investigadores como: los Dres. Lucia Cereceres Gutiérrez, Arcelia Araujo Aldrete, Marco Antonio Rodríguez Peñuelas, Osvaldo del Castillo, por mencionar algunos, dicen son los causantes de los grandes retos que tienen que asumir, pero también denotan que no nada más de las organizaciones del transporte sino en general de la gran mayoría de todas las organizaciones nacionales e internacionales.

CAPITULO II

FACTORES ORGANIZACIONALES, LOS RETOS DE LA GLOBALIZACION Y LAS POLITICAS PÚBLICAS

Las condiciones imperantes en las empresas y organizaciones en estos tiempos tan cambiantes, las han obligado a participar de una forma más decidida en las transformaciones de sus estructuras, para poder lograr estar en condiciones de participar en los mercados que hoy en día son más selectivos, debido al fenómeno de la globalización de la economía, que se presenta cada vez con más fuerza en el ámbito mundial. Pero también la necesidad de conocer las condiciones que imperan dentro y de la forma en que se relacionen con su entorno. Siendo por ello el abordaje de los elementos que delinear la teoría de las organizaciones y el fenómeno de la globalización y un breve análisis de las políticas públicas, lo que permitió en el presente capítulo, se pudiera contrastar con la realidad objetiva de las organizaciones del TPC de Culiacán. Desde esta óptica, primeramente fue con relación a las características internas y externas de este tipo de organizaciones, con el propósito de que este estudio sirva de contrapartida para conocer si está de acuerdo a los diferentes enfoques en cuanto teorías organizacionales se refiere, y cuales corresponden a ellas con respecto a su forma de conducción. De esta forma poder elaborar implementar una teoría que como consecuencia se adecue a lograr un desarrollo más armónico de ellas. En lo referente al fenómeno de la globalización se considero, su pertinencia por ser este una realidad en el ámbito mundial y, por ende, trastoca a todas las organizaciones sean públicas o privadas. En lo que se refiere al análisis de las políticas públicas, estas en la actualidad su elaboración e implementación, han dejado de ser autónomas y se han tenido que adecuar a los requerimientos que le impone los organismos internacionales como el FMI, la OCDE, BM, entre otros, producto del fenómeno de la globalización.

2.1. Institucionalismo y las Teorías de la Organización

El abordar la presente temática en esta investigación se hizo pertinente, porque en el análisis de este tipo de actividad a las que se dedican las organizaciones del TPC de Culiacán, se observa que se encuentra insertada dentro de los principios organizacionales, además de la relación que guardan con el fenómeno de la globalización, en su construcción y comportamiento, además es importante destacar al institucionalismo como una parte importante en el desarrollo organizacional, al respecto Rodríguez Peñuelas (2003, p. 35), hace referencia al institucionalismo lo define como aquellas prácticas o procedimientos que se continúan y se transmiten sin cuestionamiento alguno, que llegan a tipificarse y transmitirse a las personas de reciente ingreso a la organización y que se comparten sin pensarlos o evaluarlos.

En la misma dirección Romero y Vergara (Bojórquez: 2004, P. 94), denota a las instituciones como el marco de referencia que los individuos tienen para observar una conducta determinada en la sociedad, encargándose, a través de los usos, costumbres, la formalización de reglas, procedimientos y políticas, de regular la acción social. Continúa diciendo que el estudio de las instituciones a través del enfoque del institucionalismo comprende básicamente dos tipos de marcos de referencia para la acción, por un lado, todas las reglas o procedimientos de carácter informal que

determinan la conducta de los individuos, es decir la cultura que poseen las comunidades que les faculta uniformizar su conducta social, y por el otro, aquellos procedimientos formalmente constituidos como leyes y reglamentos que la sociedad establece a través de sus órganos legislativos que se pretende armonicen la actividad humana en la sociedad.

Al respecto de esta teoría, Powell (Bojórquez: 2004, p. 96), subraya la evolución del viejo al nuevo institucionalismo, donde el cambio va de un enfoque normativo de la acción a uno cognoscitivo, del compromiso a la rutina, de los valores a las premisas, de la motivación a la lógica del seguimiento de reglas. En el micro nivel, el nuevo institucionalismo se basa en la llamada teoría de la acción práctica. Ésta se refiere a un conjunto de principios orientadores que reflejan un cambio cognoscitivo, en la teoría social contemporánea. Además, considera las dimensiones afectivas y evaluativas de la acción como si estuvieran íntimamente vinculadas y subordinadas con lo cognoscitivo.

Expone que el nuevo institucionalismo en la teoría de la organización, y en la sociología, comprende el rechazo de los modelos del actor-racional, un interés en las instituciones como variables independientes, una nueva orientación hacia las explicaciones cognoscitivas y culturales, y un interés en las propiedades de las unidades de análisis supraindividuales, que no pueden ser reducidas a agregados y consecuencias directas de los atributos o motivos de los individuos. Asimismo, destacan el nuevo institucionalismo en el análisis organizacional tiene características sociológicas. Esta perspectiva destaca las formas en que se estructura la acción, se hace posible el orden mediante sistemas compartidos de reglas que a la vez limitan la tendencia, la capacidad de los factores para optimizar y privilegiar grupos cuyos intereses son asegurados por las sanciones y recompensas prevalecientes.

Las organizaciones que se encuentran institucionalizadas, es decir, que presentan una cultura formada por procedimientos y reglas comunes, señala, se distinguen entre las que pertenecen a una misma institución por que presentan similitudes en sus estructuras, de procesos, sus organigramas y actividades por realizar, donde las tareas similares tienden a identificarse, e incluso presentar cierto grado de homogenización. Esta homogenización de las organizaciones es un fenómeno que en el estudio de las instituciones se le conoce como isomorfismo, definición expresada por Powell y Dimaggio (Bojórquez: 2004, p. 96).

En resumen, destacan a los nuevos institucionalistas¹⁶ en su coincidencia en la idea de que las organizaciones son espacios que dotan de una estructura a la acción humana y le permiten cumplir su papel en la división social del trabajo.

¹⁶ El nuevo contra el viejo institucionalismo, tanto uno como el otro se basan en un marco de referencia que los individuos tienen que observar hacia el interior de las organizaciones, donde los logros dependen del grado de isomorfismo que pueden alcanzar; la diferencia consiste en que el viejo va del enfoque normativo de la acción de la rutina de los valores, y el nuevo va hacia un enfoque cognitivo del compromiso a las premisas, basándose en la teoría de la acción práctica. Como es lógico, la resistencia al cambio es una consecuencia que se produce cuando se tiene la incertidumbre de los efectos que ocasionarán en el recurso humano hacia el interior de una organización. Respecto a lo anterior, considero que las organizaciones del TPC de Culiacán, se encuentran dentro de las institucionalizadas con un buen grado de isomorfismo, pues presentan similitudes que las hace ser casi iguales. Pero su actuación denota que, de una u otra forma, han empezado a buscar el otro extremo al considerar que ya no es suficiente el obedecer las reglas y normas que las rigen y han tratado sean más productivas a través del establecimiento de redes internas y externas que les permitan mejorar su productividad.

En este orden de ideas Meyer y Rowan (Bojórquez: 2004, p. 99), mencionan que se pueden encontrar en la sociedad dos tipos de organizaciones: en un extremo se encuentran aquellas que tienen un fuerte control de su producción, cuyo éxito depende del manejo de sus redes de relaciones internas y externas, en el otro, se encuentran las institucionalizadas cuyo éxito depende de la confianza y estabilidad logradas mediante el isomorfismo en las reglas institucionales

2.1.1. Teorías de la organización

Ballina (2000, pp. 118-139), expone que, en la actualidad, la gran mayoría de las teorías y prácticas administrativas tienen su origen en el liberalismo económico, el cual proviene principalmente de Estados Unidos, Europa Occidental y Japón, en donde se ha centrado al fenómeno de la administración en la dirección estratégica ejercida por los directivos. Por lo que, actualmente, la investigación en administración se ha dirigido a la búsqueda de un objeto de estudio propio a fin de constituirse como ciencia, y para ello se vale de la participación de ciencias sociales ya constituidas, como la antropología, la sociología, la política, la economía, la psicología, y otras disciplinas afines. Destaca la poca solidez teórico-metodológica para sostener de manera científica la teoría administrativa, que ha concebido al método únicamente como el instrumento que utiliza esta para sistematizar una serie de pasos, lo que constituye dice es un grave error, ya que si bien esta es su finalidad, el método debe ayudar a descubrir, no a crear, la realidad concreta.

También Señala la necesidad que tiene la teoría administrativa de una nueva definición, que lleve a considerar la investigación enfocada a nuestra realidad particular y a establecer diferencias en la investigación básica y aplicada en administración. De hecho, expone a la investigación básica orientada a definir objetos, áreas, líneas y métodos de investigación en la administración; en tanto que la investigación aplicada se encuentra ligada a realizar investigaciones que propongan alternativas de solución a la problemática administrativa de las organizaciones.

Consideramos la importancia de orientarnos en la solución del problema epistemológico de la teoría administrativa, el cual radica en su falta de consistencia y coherencia interna, en las divergencias de opinión y en el establecimiento de conocimientos que legitiman ideológicamente una determinada forma de poder; sucesos que no permiten la existencia de un consenso y, por ende, que la teoría de la administración no se pueda consolidar científicamente.¹⁷

Kast y Rosenzweig (Bojórquez: 2004, p. 100), mencionan a la teoría organizacional como la disciplina del conocimiento, encargada del estudio de las organizaciones como unidad de análisis. Esta disciplina se auxilia en varias ramas de la ciencia, que al tratar

¹⁷ Se comparte la idea de la necesidad de crear una teoría que se pueda aplicar a nuestra realidad objetiva, porque mientras estamos imitando las teorías extranjeras de los países mencionados, en que sus realidades comparadas con las de México, existe un abismo inmenso e iremos de fracaso en fracaso, como ha sucedido cuando se han implementado. Los ejemplos han sido muchos, con costos muy grandes, por mencionar algunos: lo que respecta a las cargas tributarias que se implementan a las empresas, la implementación de las nuevas tecnologías en la educación, los programas de combate a la pobreza, entre otros. En el caso del transporte mexicano es necesario la adecuación de las políticas públicas en función de la realidad que vive ese sector y que no se estén elaborando a través de la imitación de otros países, que nada tienen que ver con nuestra realidad.

los problemas organizacionales de manera independiente, no explican suficientemente los fenómenos que suceden en las organizaciones, tampoco los fenómenos interorganizacionales. Desde su desarrollo histórico, como sucede con el avance de todas las ciencias, las teorías de la organización se han ido ampliando a través del tiempo, en parte también por la participación cada vez mayor de otras disciplinas. Por principio, la pionera en los estudios organizacionales es la teoría clásica, sus explicaciones enfatizan el punto de vista de la economía, la administración y los diseños de procesos de ingeniería. Posteriormente, los nuevos enfoques en la teoría organizacional que inicia en la segunda mitad del siglo XX, intervienen, además de las ciencias que explican la teoría clásica, la psicología, la sociología y la antropología.

A continuación se expone brevemente el campo de estudio de las diferentes teorías de la organización:

La teoría clásica. Taylor, Nelson (Bojórquez: 2004, p. 100), conciben a la organización formada por estructuras rígidas y jerarquizadas, es decir, constituida por una línea de autoridad encargada de articular las posiciones del organigrama y detallar quien reporta a quien; asimismo, de describir las tareas y los perfiles de las personas que las realizan y de la interrelación que existe entre éstas. Esta teoría considera que la organización debe caracterizarse por tener una división del trabajo muy bien definida.

El enfoque humanístico. Roethlisberger, Guilles Pie (Bojórquez: 2004, p. 101), observan que, aunque existan algunas ideas poco desarrolladas en la teoría clásica de la organización respecto del interés en el bienestar de los trabajadores que los clásicos mencionan en la división del trabajo, la administración científica y el proceso administrativo, respectivamente, es hasta que se llevan acabo los experimentos de la Hawthorne cuando se hace un mayor énfasis en las personas que trabajan en las organizaciones. Siendo entonces cuando los principios que resaltan la preocupación por las máquinas y el método de trabajo, la organización formal y la administración aplicados a los aspectos organizacionales, ceden la prioridad a los individuos y a su grupo social. De los aspectos técnicos y formales pasa a los aspectos psicológicos y sociológicos.

La teoría neoclásica. Weber, Crozier, Mouselis (Bojórquez: 2004, p. 101), expresan que también se le conoce como la escuela del pensamiento administrativo, y conciben a la administración como un proceso de aplicación de principios y de funciones para la consecución de objetivos. Menciona que sus principales autores son Peter Drucker con sus obras como: *El fin del hombre económico*, *El futuro del hombre industrial*, *El concepto de corporación*, *La nueva sociedad*, *La práctica del management*, *Administración por resultados*, *El ejecutivo efectivo*, *Tecnología management*, *Sociedad y management*, *Tareas, responsabilidades y prácticas*, entre las más importantes. Puede inferirse, con el sólo título de sus obras principales, su ubicación en el terreno de los resultados de la práctica de la administración.

El modelo burocrático de la organización. Weber, Crozier, Mouselis (Bojórquez: 2004, p. 102), dicen que éste surge como una alternativa diferente a la teoría de las relaciones humanas, criticando el papel romántico y poco práctico de sus principios. Se

basa en las ideas de Max Weber, sobre la sociología comprensiva, que expone en su obra *Economía y sociedad*. La puesta en práctica de la teoría de la burocracia en las organizaciones se motiva por: uno, la fragilidad y parcialidad de la teoría clásica y la teoría de relaciones humanas para exponer un enfoque global e integrado, ya que ambas presentan dos puntos de vista contradictorios e incompletos sobre la organización; dos, se trata de encontrar un modelo racional que involucrara el comportamiento de los individuos y grupos; tres, la creciente complejidad de las organizaciones exigía un modelo más bien definido; y cuarto, la sociología de la burocracia como modelo social es aplicado a la organización.

Teoría estructuralista. Simon (1978, pp. 96-97) y (Bojórquez: 2004, p. 102), señala que se crea por las disfunciones encontradas en la teoría de la burocracia por algunos de los seguidores de Max Weber, al tratar de aplicarla al ámbito organizacional. Por ejemplo, señala que Gouldner menciona que los mecanismos burocráticos organizan ciertas formas de liderazgo y control autoritarios que conducen a consecuencias nocivas para el desempeño de la organización. Por su parte, menciona que Etzioni encontró que existen muchas formas mixtas de autoridad, de manera que se pueden encontrar combinaciones tradicionalistas, como carismáticas y burocráticas; en este sentido dice que Etzioni califica a las distinciones de Weber como extremas.

Teoría de comportamiento. Simon (Bojórquez: 2004, pp. 102 y 103), denota a esta teoría como un estudio que parte de una fuerte oposición de la teoría de relaciones humanas y de la teoría clásica. Es de un rechazo mayor por parte de la teoría clásica de la organización. Se origina con la obra de Herbert Simón, *El comportamiento administrativo*. En ella, dice que Simón considera que las organizaciones tienen una función social, por esta razón las considera organizaciones sociales. En primer lugar porque las organizaciones e instituciones permiten que cada individuo del grupo forme sólidas expectativas en cuanto al comportamiento de los demás miembros, en determinadas condiciones esta clase de expectativas resulta una precondition esencial para considerar racionalmente las consecuencias de la acción en un grupo social. *En Segundo lugar*, porque, las organizaciones e instituciones proporcionan los estímulos generales y las directrices de la atención que canalizan los comportamientos, de los directrices de la atención de los miembros del grupo, y ofrecen a esos miembros los objetivos intermedios que estimulen la acción.

Teoría del desarrollo organizacional (*DO*). French (2000, pp. 2-8), expresa que esta teoría de la organización se basa, fundamentalmente, en el desarrollo de la dinámica de grupos. Sus valores son optimistas, humanistas y democráticos. Utiliza intensamente la teoría del comportamiento y su aplicación práctica desde una perspectiva holística y sistemática. Se utiliza la planeación como herramienta primordial para el desarrollo de la organización mediante una participación colectiva. Se inicia el análisis mediante el consultorio externo a la organización. Para tratar los problemas de la organización se realizan intervenciones para el consultor, que consisten en el uso cíclico de diagnóstico, toma de decisiones, acción y retroalimentación¹⁸.

¹⁸ Todas las teorías mostradas líneas arriba, son producto de los diferentes momentos de la historia de las organizaciones, por lo que se han ido adecuando de acuerdo a las necesidades de los tiempos. Así, podemos observar como en el siglo XIX y principio del XX la teoría clásica Taylorista se desarrolla como una necesidad que se tenía en ese tiempo de producir para satisfacer una

Expresa que en estas intervenciones el trabajo en el desarrollo organizacional se lleva a cabo cuando los líderes y los miembros de la organización abordan en forma sistemática los problemas y las oportunidades, por lo común guiados por un especialista del desarrollo organizacional. A través de los años, los especialistas han creado una gran variedad de intervenciones para ayudar a los miembros de las organizaciones a abordar problemas específicos en forma efectiva y eficiente.

Se considera que las intervenciones tales como formación de equipos, retroalimentación de encuestas, análisis del rol y resolución de conflictos ínter grupo, se llevan a cabo durante los primeros años del Desarrollo Organizacional, intervenciones como la Calidad de Vida en el Trabajo (CVT), el rediseño del trabajo aplicando la teoría de sistemas socio técnicos (ISS), la organización colateral (conocida también como estructuras paralelas de aprendizaje) y los métodos de planificación estratégicos se crearon a medida que este campo siguió evolucionando.

Asimismo, en la misma tónica señala que hoy en día hay intervenciones orientadas a la aplicación de equipos auto dirigidas, de sistemas de trabajo de desempeño superior y de organizaciones auto diseñadas, así como modelos de cambio de sistemas a gran escala para ayudar a las organizaciones a salir adelante y sobrevivir. Por consiguiente, las intervenciones del Desarrollo Organizacional están orientadas a un sinnúmero de problemas y oportunidades específicos. Pero el Desarrollo Organizacional ejecutar una intervención, es una estrategia para el cambio que incluye teoría, métodos de práctica y valores.

Los métodos de práctica han evolucionado también y mejorado con los años. Por métodos de práctica nos referimos a la forma en la cual los artesanos manejan su oficio para originar un cambio organizacional. Se han acumulado principios, reglas empíricas y conocimientos pragmáticos, de manera que existe una teoría de la práctica que les dice a los especialistas lo que se debe hacer y cómo lo deben hacer para efectuar el cambio en los sistemas humanos. Por ejemplo, hay la tendencia a volver a caer en los viejos hábitos después de que ha ocurrido un cambio. La teoría de la práctica nos dice cómo abordar esas situaciones.

El secreto del éxito radica en la teoría de la práctica, adelantos en la teoría de las ciencias de la conducta, la teoría de la práctica y la gama y el alcance de las intervenciones que han incrementado de una manera significativa el poder de la estrategia para que se logre el cambio.

demanda, que de forma tradicional (artesanal) ya no era suficiente y surge la especialización por etapas de producción, y posteriormente se convierte en una forma de explotación deshumanizada, trayendo como consecuencia los nuevos enfoques que se fueron presentando y que fueron adecuándose a los nuevos tiempos con formas más humanas de trato hacia el interior de las organizaciones.

2.1.2. Conceptos clave de las teorías de la organización

Stoner (García Treviño: 2000, p. 100), señala que *dirección* es: conducir el talento y el esfuerzo de los demás para conseguir el logro de los resultados esperados, es decir, influir sobre su desempeño y coordinar su esfuerzo individual y de equipo. Asimismo, el *poder* se puede entender como la capacidad de ejercer influencia. Tener poder es poseer la capacidad de hacer cambiar de comportamiento o actitud a otros individuos

García Treviño (2000, p. 103), citando a Duvin (1965) y a Cartell (1951), menciona que *Liderazgo*: es el ejercicio de autoridad y de toma de decisiones; mientras que Duvin observa que líder es la persona que genera el cambio más eficaz en el desempeño del grupo. En lo que respecta a las formas de participación según definición de Robbins (Borboa: 2003, pp. 118-120), existen dos tipos de líderes: el autocrático y el consultivo o democrático; el primero es aquel que resuelve individualmente los problemas usando la información disponible, y otra de las formas es cuando, a través de la información obtenida de sus subordinados, toma las decisiones. Contrario a esta definición, el tipo democrático o consultivo proporciona explicación del problema a cada uno de sus subordinados, los reúne en grupo lo cual facilita la discusión, obteniendo ideas antes de decidir, acordando de manera colectiva la solución.

Morrill (García Treviño: 2000, pp. 130-140), define el *conflicto*: como aquel provocado con la intención de generar cambios en las actitudes de los grupos e individuos, cuestión que hasta hace poco tiempo la administración del conflicto se hacía de manera civilizada. Ahora, con la reestructuración y la toma hostil del control, el honor y la dignidad, han sido sustituidos por una mentalidad más proclive a la forma de venganza.

Fred (1997, p. 159), define la *cultura organizacional* como un patrón de conducta desarrollado por una organización conforme va aprendiendo a enfrentar su problema de adaptación al exterior e integración interior, el cual ha funcionado bastante bien como para ser considerado válido y enseñado a los miembros nuevos como la forma perfecta de percibir, pensar y sentir; esta definición resalta la importancia del ajuste entre los factores internos y externos para tomar decisiones estratégicas.

La cultura de la organización capta las fuerzas sutiles alusivas, muchas veces inconscientes, que dan forma al centro de trabajo; la cultura notablemente resistentes al cambio, puede presentar una gran fortaleza o una gran debilidad de la empresa, puede ser el motivo básico para las fuerzas o debilidades de cualquiera de las funciones importantes del negocio. *Valores* se refieren al modo de actuar que un individuo o un grupo juzgan como ideales y que, por lo mismo, hacen estimables a las personas o conductas a las que atribuyen cierto valor.

M. Goldhaber (1984, p. 9), señala que la *comunicación organizacional* es una nueva disciplina que tiene sus raíces en varios campos: antropología, sociología industrial, psicología industrial, teoría de la gerencia, teoría de la comunicación y oratoria; se compone de un emisor y un receptor. Este concepto es muy importante pues es a través del cómo se da la interacción entre los miembros de las organizaciones. Misma que puede ser manipulada cuando el emisor persigue fines diferentes a los objetivos de las

organización, lo que pretendemos señalar es que puede servir para informar o para orientar hacia una dirección en específico.

March y Olsen (García Treviño: 2000, pp. 80-82), dicen que *modelo*: es una abstracción de un todo para analizarlo y después volverlo a integrar; es, pues, aquello que tiene las suficientes características de un determinado problema para que, en función del análisis, produzcan cambios sustanciosos. Así, los hay racionales y de racionalidad limitada:

Los modelos racionales: se dan con el supuesto de que el ser humano, por el hecho de tener la virtud de ser racional, posee todo el universo por estar a su alcance y por tal motivo puede disponer de él a libre arbitrio sin escatimar; esto difícilmente se puede implementar en una organización pues en limitar los recursos depende su permanencia en el mercado, desde el punto de vista de la sistematización y optimización, generalmente además, el hecho de tener recursos ilimitados no es para utilizarlos indiscriminadamente.

El modelo de racionalidad limitada: se basa en la idea de que los tomadores de decisiones no tratan de optimizar los recursos organizacionales al elegir, sino sólo encontrar un curso de acción que les proporcione resultados aceptables; y está compuesto de los siguientes pasos: se establece el nivel mínimo de resultados que se esté dispuesto a aceptar, se examina el número relativamente pequeño de los cursos de acción, se construyen los escenarios futuros al que lo llevan las alternativas estudiadas y, cuando encuentra el escenario que se adecua a sus necesidades, detiene la búsqueda y lo selecciona.

Morrisey (1996, p. 6), define la *estrategia* como un proceso para determinar la dirección de una empresa u organización que necesita avanzar en la satisfacción de su misión, siendo ésta su fuerza impulsora, además de otros factores que le ayudarán a determinar sus productos, servicios y mercados futuros; se pueden establecer de: corto, mediano y largo plazo, donde deben quedar claro los valores, qué somos a través de la misión que queremos ser con una visión precisa y, finalmente, a partir de ello elaborar la estrategia.

Garmendia (García Treviño: 2000, p. 156), comenta que los *valores*: son aquellos que se refieren al modo de ser o de actuar que un individuo o un grupo juzgan como ideales y que, por lo mismo, hacen estimables a las personas o conductas a las que se les atribuyen. Además podemos decir que la visión de los valores depende de la preparación de los individuos lo que determina su actuación en el interior de los grupos lo que en gran medida impactara también al propio grupo, en ese sentido señalamos que la pérdida de valores debe ser un principio que los grupos deben establecer para normar sus formas de actuación a su interior y exterior.

2.1.3. Teoría de la organización y administración pública

Ramió (1999, pp. 35-37), expresa que la administración pública es una realidad social, política y organizativa que requiere tratamientos analíticos jurídicos, económicos,

sociológicos y politológicos. Pero estos tratamientos científicos pueden ser insuficientes. señala a las transformaciones del Estado, como las nuevas tareas a abordar por las diversas administraciones públicas, pero sobre todo el enorme predominio de los recursos financieros y humanos que han supuesto y suponen la creciente actividad de prestación de servicios; poniendo de relieve la aproximación organizativa, también denominada gerencialista o eficientista.

Esta circunstancia es fundamental dice, porque las administraciones públicas han adquirido nuevas funciones y objetivos originando sustanciales cambios en su composición y estructura, de tal forma que la aproximación organizativa parece ineludible. Pero si bien parece evidente la necesidad y mutuo aprovechamiento de un posible contacto entre la teoría de la organización y la administración pública, más problemático es el mecanismo de acercamiento entre esta particular, y muchas veces instrumental, ciencia social y este especial tipo de organización, señala que Ibarra y Montaña, califican como las maltrechas relaciones de la teoría de la organización con la administración pública.

Menciona que en efecto, existe un largo y polémico debate acerca acompañado siempre a los intentos de relacionar la teoría de la organización con la administración pública. La literatura organizativa sostiene dos puntos de vista divergentes en cuanto a la tradicional controversia entre universalidad y especificidad de las organizaciones. Una primera postura considera que todas las organizaciones son básicamente idénticas: tienen similares elementos, características y problemas. Una segunda posición sostiene que las organizaciones son diferentes y, por lo tanto, requieren ciertos análisis específicos y con pocas posibilidades de ser transferidos a otras realidades organizativas. Señala a la primera posición como la que domina la mayor parte del pensamiento organizativo, aunque con ciertas reservas. La teoría de la organización abarca, según esta posición, no sólo las empresas, y más en general las organizaciones económicas, sino también los partidos, las asociaciones, las iglesias y la administración pública; expresa en palabras de Zan, que en un primer momento la teoría de la organización consideraba que sus modelos conceptuales e instrumentales eran válidos para cualquier organización.

A raíz del surgimiento de la teoría de las contingencias cambia parcialmente esta consideración: se percibe a las organizaciones como únicas debido a que mantienen una original y particular relación con el entorno, pero, aun así, ésta parte de la unicidad teórica y metodológica como mecanismos para llegar al conocimiento de tales particularidades. Pero como las organizaciones públicas tienen las mismas necesidades que las organizaciones del sector privado, en alcanzar sus objetivos de una forma eficaz y eficiente, se acepta que sus zonas más operativas puedan y deban nutrirse de los conocimientos, herramientas y avances de la teoría organizativa.

Estos dos principios, necesidad de una disciplina propia y permeabilidad hacia las proyecciones organizativas en los sectores más operativos, son reconocidos por la mayoría de los estudiosos de la administración pública. Pero este posicionamiento no es un obstáculo para abordar desde otro ángulo las posibles relaciones que se puedan establecer entre la teoría de la organización y la administración pública.

Hay que tener presente, que la teoría de la organización es una disciplina científica que ha experimentado una notable evolución desde sus orígenes hasta nuestros días. Recientemente han aparecido con fuerza nuevas perspectivas de análisis, como son, entre otras, las organizaciones como sistemas políticos, la cultura organizativa, el análisis del proceso de toma de decisiones y del cambio organizativo, cuyos enfoques varían sustancialmente los parámetros más clásicos de la teoría organizativa, ya que abandonan los estrictos cauces de la ingeniería, la economía de empresa y la psicología, adoptando un talante más plural, descriptivo, analítico y menos ligado a la búsqueda obsesiva de una instrumentalidad directa.

Es decir, las nuevas perspectivas organizativas no se limitan a elaborar meras formulas para una gestión más eficaz, sino que se configuran como instrumentos analíticos para la interpretación de una parte significativa de la realidad de las organizaciones. En este sentido, existen muchos puntos de contacto entre los enfoques organizativos contemporáneos con la administración pública como organización.

2.1.4. La administración pública como organización diferenciada

Ramió (1999, pp. 37 y 38), observa que una exigencia previa a cualquier otra consideración es acercarnos al significado y al alcance del concepto administración pública. Porque se trata de identificar aquellos elementos que perfilan la administración pública como una organización específica y diferenciada. Donde los aspectos más importantes que distinguen a las administraciones públicas como complejos organizativos diferentes a las organizaciones privadas son, de acuerdo con Subirats, basándose en Rayner y Galy, los siguientes:

- Los organismos públicos no escogen el ámbito de su actuación, sino que les viene definido estatutariamente, mientras el sector privado se sitúa donde contempla posibilidad de beneficios.
- Las instituciones gubernamentales tienen algunos privilegios y posibilidades coercitivas que no son usuales en el sector privado.
- El entorno de la gestión pública es mucho más complejo que el de cualquier organización privada, por importante y voluminosa que sea, siendo mayor la necesidad de negociación y transacción.
- Los organismos gubernamentales son más vulnerables a las presiones de naturaleza política, y a causa de su carácter electoral, son a corto plazo, lo que dificulta la adopción de estrategias o la planificación a medio o largo plazo.
- La determinación de objetivos es mucho más confusa, ambigua y plural que en el sector privado.
- Existen pocas presiones estructurales internas en el sector público que conduzcan a una mayor eficiencia de la gestión. Esas presiones son básicamente externas.

- Es difícil medir o evaluar el rendimiento de las organizaciones públicas, dada la inexistencia de números rojos, de cuenta de resultados objetivables. No resulta fácil saber si se ha conseguido lo que se pretendía.
- Todo esto conlleva la dificultad de delegar o descentralizar las tareas gubernamentales, dado que para ello el instrumento más adecuado es el control de la delegación vía resultados.
- El tipo de objetivos por conseguir (salud, medio ambiente, servicios, etcétera) dificulta la segmentación de los destinatarios de la actividad pública, con lo que ello implica de problemas que implica el uso de muchos instrumentos de mercado.
- El grado de visibilidad y control del sector público es mayor, estando sometido a mayor presión de transparencia.
- Las diversas administraciones públicas están obligadas, a diferencia del sector privado, a actuar con respeto a los principios de equidad, justicia, con criterios temporalmente consistentes, y con la constante presencia del control jurisdiccional sobre todas sus actuaciones, lo que conduce a una mayor centralización y burocratización.
- La gestión de los recursos humanos está más condicionada en el sector público, tanto en la selección como en la exclusión o promoción de su personal, siendo muy difícil premiar la excelencia de la labor de cuadros y gestores.
- También la gestión de los recursos financieros es menos flexible, dadas las formalidades presupuestarias y la existencia de controles de legalidad del gasto.
- La inexistencia de la sensación de riesgo, el predominio de lo perenne o estructural sobre lo coyuntural.
- Manifiesta que, una vez clarificada la existencia de importantes elementos que configuran la administración pública como una organización diferenciada, es necesario profundizar en el tratamiento de algunos de ellos para detallar las características organizativas más relevantes que la definen.

Estas características son:

- La administración pública es una organización compleja, multiplicidad que no viene dada por sus grandes magnitudes (como se podría creer), sino a su diversidad funcional y estructural: los organismos públicos atienden unas funciones muy distintas entre su estructura interna y las funciones asumidas. Este problema se agrava porque el modelo administrativo de la administración público no ha cambiado desde hace mucho tiempo, cuando su estructura respondía a las necesidades propias de las funciones tradicionales del Estado, como la soberanía por ejemplo. Pero las funciones han cambiado, aumentando y diversificado, y el modelo administrativo ya no se adecua a estas nuevas

realidades. También contribuye a la complejidad irregular y a veces caótica, la especialización funcional y territorial (los criterios de departamentalización no son uniformes), que imposibilita una correcta integración de las distintas actividades; la propia ordenación territorial del Estado, especialmente en los sistemas federales y regionales, donde hay una pluralidad de instancias públicas con niveles de igual competencia, exige unos sofisticados mecanismos de coordinación interorganizativos.

- La interdependencia entre política y administración. No hay separación entre política y administración; toda organización pública, por el hecho de serlo, participa del poder político, incluso cuando se trata de las zonas más modestas de la organización
- No existe una relación inmediata entre actividad de la administración y recursos financieros. Esto hace muy difícil medir la eficiencia o el rendimiento de la administración en términos normales. Además, la definición de los parámetros de eficiencia y eficacia tiene una fuerte dimensión política.
- La dinámica organizativa se encuentra fuertemente condicionada por normas que delimitan la gestión del personal: los rígidos mecanismos de entrada al nuevo personal su vinculación, una vez dentro, con la administración y las escasas posibilidades de modificar las pautas negativas de comportamiento, y de premiar las positivas, son las características más notorias. Lo anterior hace que la problemática de los grupos humanos, que dirigen y forman parte de las administraciones públicas, sea una de las cuestiones capitales para los estudiosos de las organizaciones.
- A diferencia de la mayoría de las organizaciones, que han de competir entre sí para obtener del entorno los recursos necesarios para desarrollar sus actividades, la administración pública cuenta con suficientes recursos con una tendencia incrementalista que el Estado capta mediante el sistema fiscal.
- Es muy difícil identificar con exactitud el producto específico de cada administración, y aún más difícil encontrar indicadores para medir la eficacia y la eficiencia de la producción pública. Hay una pluralidad de indicadores, conflictivos entre sí, que son difíciles de recabar y pueden tener, además, una naturaleza espuria. Por ejemplo, qué se entiende por grado de satisfacción de los ciudadanos y cómo se obtiene ésta.
- En la administración pública, como consecuencia de sus múltiples funciones, coexisten diferentes profesionales (médicos, educadores, ingenieros, etc.) con racionalidades específicas que requieren diferentes procesos y estructuras. Estos especialistas son a veces frenados y subyugados por una estructura y una dinámica burocrática que priva los aspectos administrativos.
- Rosenbloom (Ramió: 1999, pp. 38-40), denota que estos elementos diferenciales, y otros de menor impacto, no hacen posible tratar conceptual y metodológicamente la administración pública como una organización normal. Estas consideraciones conducen a concluir que las diferencias [entre organizaciones de naturaleza privada y

organizaciones de naturaleza pública] son muy sustanciales y se requiere de cierta perspectiva distinta sobre una y otra actividad. Cita a Subirats Baena del Alcázar, diciendo que las administraciones públicas presentan características específicas, que justifican su tratamiento independiente para efectos de su estudio científico. Una buena parte de los autores del enfoque economista o gerencialista ven a la administración bajo el prisma de la neutralidad en relación con la política. La administración es una organización ejecutiva y maquinal totalmente separada de las instancias políticas. Esta creencia subraya arranca con Wilson y no nos ha abandonado todavía en nuestros días; la lógica del enfoque de gestión depende de la existencia de una separación entre política y administración.

Opinamos que, a partir de la simplificación técnica derivada de la separación entre el nivel político y el nivel administrativo, es posible implantar las técnicas e instrumentos gerenciales propios del sector privado al sector público. Esta postura se ha visto reforzada por la evidente aproximación e interrelación entre el sector público y el sector privado. Sea mediante la tesis de la privatización de los organismos públicos, o bien por la transformación de las privadas a públicas. Esta situación en México se ha comprobado, que no funcionan pues nuestros servidores públicos lejos de provocar con estas alternativas que las instituciones funciones correctamente, las echan a perder porque anteponen sus intereses personales sin tomar en cuenta a la sociedad, como hemos podido observar en el país las empresas muchas privadas han pasado al sector público, argumentando que de esa forma se aprovecharía mas por la sociedad, porque el impacto en los costos para producir, tendrán menor costo y que los remanentes se traducirían en desarrollo para toda la sociedad, claro que estamos de Acuerdo en ello pero ha sucedido lo mencionado líneas arriba

Además es cierto, citando a Perry y Kramer, existe un punto de encuentro entre las dos visiones presentadas y que pasaría por considerar que el sector público, en general, tiene las mismas necesidades que el sector privado, respecto a alcanzar sus objetivos de una forma eficaz y eficiente, si bien tiene una orientación normativa distinta dada la relevancia de valores propios del entorno público, como, por ejemplo, la participación democrática, la transparencia, la justicia y la equidad en el trato.

Basándonos en Allison, que señala que, ya sean argumentaciones más o menos brillantes u oportunas, lo importante es que ambos tipos de gestión son sólo similares en los aspectos poco relevantes, si bien es cierto se produce cierta identidad de tareas, actividades y procedimientos susceptibles de ser sujetos pasivos de esfuerzos racionalizados bajo criterios económico-gerencialistas, ello no debe ocultar el hecho de que la propia naturaleza de los objetivos y funciones de la administración pública impide la maximización de esta sencilla transmisión. Los conceptos de eficacia y eficiencia no son válidos para guiar unilateralmente las funciones y objetivos de la administración (por ejemplo, salud, educación, transporte, etcétera). También subraya que el rechazo a la identificación entre organizaciones públicas y privadas obliga a discriminar de manera general al conjunto de técnicas e instrumentos gerenciales provenientes del sector privado. Pero sólo de modo general, pues en ciertos momentos y ámbitos organizativos pueden ser aplicables a las organizaciones de naturaleza pública. Esto explica que el rechazo se centre de forma especial en las perspectivas más

instrumentales de la teoría de la organización (ingeniería, eficientismo, conocimiento o gerencialismo) pero no a la totalidad de conocimientos, teorías y métodos que ofrecen las mismas. La teoría de la organización como instrumento de conocimiento puede ser muy útil en su aplicación al campo público. Su alcance, riqueza y potencia pueden abrir nuevas formas de entender los organismos públicos. Pero desafortunadamente no existe, o no se ha desarrollado suficientemente, una teoría de la organización aplicada específicamente a la administración pública, con conceptos, valores y técnicas propias.

2.2. El fenómeno de la Globalización

Cano (Rodríguez Peñuelas: (2004, pp. 21-25), comenta que en los últimos años encontramos literaturas de distintas concepciones en torno al término globalización; existe coincidencia en entender a este proceso como la nueva modalidad de internacionalización del capital, iniciada en la década de los ochenta, y caracterizada por la creciente integración e interdependencia de la economía mundial y el debilitamiento de todo tipo de trabas para el libre flujo de capitales, mercancías, información y servicios. También es opinión generalizada la consideración acerca de los efectos de la tecnología, en particular la moderna tecnología de la información, sobre la estructura y el comercio internacional, los cuales son de carácter irreversible.

La globalización es la palabra peor empleada y menos definida; probablemente la menos comprendida, la más nebulosa y, aun así, políticamente la más eficaz de los últimos, y sin duda también de los próximos, años.

En la misma dirección la globalización es, entendida en sentido operativo, pues, las más de las veces conduce a una intensificación de dependencias recíprocas más allá de las fronteras nacionales. El modelo de los mundos separados se sustituye también, en un primer momento, por las interdependencias transnacionales. En esa dinámica, lo local y lo global no se excluyen mutuamente. Al contrario, lo local debe entenderse como un aspecto de lo global.¹⁹

El razonamiento del fenómeno de la globalización, expresado por Stiglitz, Premio Nóbel de Economía (2001), en (Flores: 2003, pp. 23-28), afirma que la globalización no ha conseguido reducir la pobreza, pero tampoco garantizar la estabilidad en las naciones del planeta.

Tanto Stiglitz como Flores, afirman también que la globalización de la economía ha beneficiado a los países que han aprovechado esta oportunidad, abriendo nuevos mercados para sus exportaciones y dando la bienvenida a la inversión extranjera.

Señalan que el fenómeno de la globalización implica un mundo globalizado constituido en red, en el cual sus partes son interdependientes, conformando un sistema de

¹⁹ Se considera que la globalización, a pesar de que surgió como una estrategia en aras del desarrollo de los pueblos, donde el objetivo primordial era el de que todos los países del planeta adquirieran ventajas competitivas para hacerle frente, la realidad que se presenta nos demuestra de que sólo ha servido para acrecentar más las desigualdades, propiciando más pobreza. Donde las perspectivas más socorridas en el esquema global, como la generación de empleos por la inversión extranjera, se diluyen ante la contundencia de la realidad.

intercambios, préstamos y acuerdos de cooperación; en el que se adoptan pautas de comportamiento, modelos culturales de otros o algunos de sus rasgos; en el que se tejen proyectos y destinos (ahora se ha podido comprobar que nuestra seguridad también está en esa red).

Dicen que se trata de un mundo con muchas posibilidades de comunicación, cuyas partes se conocen entre sí, se influyen unas a otras, se apoyan o se oponen. Y que nos hacemos la idea de que se establece un todo aunque con una débil cohesión; además, de ese entramado es resultan las imposiciones de los poderosos sobre los que están en inferioridad de condiciones, de hibridaciones culturales, sustituciones, yuxtaposiciones, etcétera, y que en ese mundo lo que le pasa a uno repercute en los demás como si fuésemos células de un órgano o partes de un mismo cuerpo, causado por una red que conecta sociedades, lugares, culturas, la actualidad de la vida de pueblos e individuos, la economía, la miseria, la contaminación medioambiental, los enfrentamientos o la política.

En el mismo sentido, comentan, el fenómeno globalizador no es nuevo, porque la creación del imperio romano, los viajes de Marco Polo o de los vikingos, el imperio inca o la cultura occidental, la adopción del sistema métrico y el horario de trenes son fenómenos y expresiones de globalización, Una vez que tuvimos claro que navegar en línea recta conduciría al punto de salida, adquirimos una visión total del mundo (del *globo*) y que éramos moradores de la Tierra y no sólo en nuestra tierra. Observan que Marx se ocupó de explicarlo de otra manera; y que su pensamiento denunciaba un mundo capitalista globalizado y prometía otro también global.

También señalan los siguientes aspectos relevantes:

a) Tiene desiguales consecuencias. Las interdependencias a las que alude son asimétricas, pues, aunque todos seamos o estemos en los nudos de una tela de araña que nos atrapa, lo estamos de muchas formas: unos la tejen en mayor medida que otros, y algunos gobiernan más. Es decir, hay dependencias, además de interdependencias.

b) Es algo más y más complejo que los mercados. Para analizar la globalización. Se concibe ese proceso como si fuese algo dirigido desde un poder dominante identificable, cuya referencia fundamental es la transnacionalización de los recursos financieros, la interdependencia de la economía desestatalizada y la mundialización de los mercados.

c) Implica una reconversión del lenguaje para referirse a nuevas formas de establecer “comunidades” que cuestionan las referencias básicas del estado y el de la cultura para el individuo.

Finalmente, exponen a la globalización como una forma de mirar el mundo donde estamos, donde las metáforas de la sociedad de sociedades (o en red) y la de hibridación entre sociedades y culturas nos permiten descubrir matrices más útiles para entender este fenómeno complejo de muchas caras, pluridireccional y contradictorio. Siendo esta la forma de mirar la realidad, ¿cómo se puede permitir conjugar el hecho de

que los participantes tengan desigual capacidad de incidir, dejando a salvo la posibilidad de la correspondencia para los que disponen de menor potencial de influencia? Por el hecho de que el mundo en red es un mundo diverso en el que se producen conexiones múltiples entre distintas variables y con contenidos distintos, donde el protagonismo de los diferentes Estados, pueblos y culturas es desigual. Todos los nodulos participan en la red, pero no por ello cada nudo deja de ser lo que es ni pesa lo mismo.

2.2.1. El Estado y la globalización

León (1999, pp. 143-156), opina que el Estado surge esencialmente para materializar el bien común, para dar satisfacción común a las grandes e ingentes demandas y necesidades de la sociedad, para producir y garantizar el acceso a los bienes públicos que le permitan vivir con plenitud y eficiencia; donde las instituciones intermedian las relaciones entre la sociedad y Estado, estableciendo un sistema de pesos y contrapesos que equilibran la acción gubernamental, la sociedad se gobierna a sí misma y por sí misma, donde el poder de la mayoría es ilimitado.

También asegura que la teoría del Estado moderno fue producto de la resultante de las sucesivas transformaciones del capitalismo, que hoy han quedado atrás; la posmodernidad, la globalización y la internacionalización lo han desdibujado, quedando como tarea su redefinición. Además, en la actualidad se ha venido fortaleciendo la tendencia a sustituir los viejos paradigmas administrativos que a la manera de Kuhn, explican de mejor manera la realidad. “El paradigma postburocrático de la administración gubernamental”.²⁰

Expone también que la dinámica expansiva del capitalismo ha conocido momentos de aceleración y de desaceleración; donde que cada uno de ellos presenta articulaciones particulares entre el poder político, el poder económico, los gobiernos, las empresas, el Estado y el mercado.

En la misma dirección, dice que los desafíos de la globalización operan en escenarios de relaciones desiguales entre estados. Menciona el escenario internacional como ejemplo de profundas disparidades existentes, aduciendo que se debe a que los Estados de mayor poder gravitan pesadamente a través de sus ganancias gubernamentales en el diseño de las políticas de otros Estados.

Resumiendo podemos decir que los procesos actuales de globalización de la economía plantean, en términos particulares la cuestión de la articulación necesaria entre Estado y capital. Donde el desarrollo vertiginoso de la globalización financiera, su gravitación sobre las otras dimensiones de la economía y las nuevas modalidades de organización de las empresas están transformando la eficacia y los alcances de la gestión pública

²⁰ Hoy en día, como se mencionó en la síntesis anterior del ensayo de León (1999), me queda claro la prioridad que tiene el Estado mexicano de adecuarse a los nuevos tiempos para resolver la serie de aspectos que tienen que ver con su idiosincrasia, cultura, educación, liderazgo, etcétera, que requieren de poner en práctica programas enérgicos, tendientes a minimizar de forma paulatina todo lo negativo que traen como consecuencia los aspectos mencionados. Para el caso del transporte público de carga, estos elementos son necesarios de trabajar hacia el interior de estas organizaciones.

impulsando cambios de gran alcance en la organización del Estado y en el sentido de su funcionamiento. Como resultado de esto los márgenes de acción del Estado, y el arco de decisiones que debiera adoptar por sí mismo, se han acotado de manera consistente.

Por otra parte, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos observa que es precisamente en el pueblo donde reside la soberanía, y que el Estado es la voluntad del pueblo mexicano al constituirse en una república representativa, democrática y federal, compuesta de estados libres soberanos en todo lo que concierne a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida. Según los principios de esta ley fundamental, el pueblo ejerce soberanía por medio de los poderes de la unión, en los casos de la competencia de éstos, y por los de los estados, en lo que toca a sus regímenes interiores.

Vilas (2005)²¹, comenta que cuando se hace referencia al Estado hay que tener presente que es una organización de carácter público, sintetizada en dos dimensiones básicas: *primero* se refiere al poder y principio de legitimación; y en *segundo* término se refiere a la capacidad de gestión, lo que usualmente se denomina administración pública, y más recientemente políticas públicas. Esta es una dimensión derivada de la anterior, en la que el estado define y ejecuta cursos de acción, y extrae y asigna recursos en función de objetivos referibles al núcleo de su politicidad. La discusión acerca del impacto de la globalización en el Estado se refiere principalmente a esta segunda dimensión, pero lleva implícitas referencias a la primera. La etapa presente de la globalización es el resultado de cambios profundos en las relaciones de poder entre actores.

Cano (2004, pp. 35-45), menciona que, si partimos del principio de que la vida del hombre se encuentra condicionada por las formas de organización social por él creado, las posibilidades de reestructuración de la realidad social se localizan en su entendimiento, práctica comunicativa cotidiana y desarrollo de la interacción social. Sobreponer al sujeto de la vastedad de los productos culturales conlleva entonces liberar a la práctica comunicativa cotidiana, ejercer la reflexión crítica y superar la dependencia o dominio estructural.

Basta señalar, que la sociedad no es un concepto vacío que por sí mismo pueda estudiarse, y que el concepto de sociedad denota organización, estructura, dirección, función, etcétera, lo que hace se asuma como un edificador con posibilidades de reconstrucción.

La política en su definición moderna, asegura Vilas, tiene que ver directamente con la democracia, esta con la participación social y principios de legitimidad necesarios para la constitución del Estado de derecho. Por lo que es preciso considerar el estado de derecho también como Estado nación, Estado soberano, Estado fiscal o administrador. Esta característica multifacética del estado define bien sus particularidades internas que hoy trastoca la globalización. Un primer efecto importante de la globalización, desde los años 80, bajo la orientación ideológica y política neoliberal que tiene en el mercado

²¹ Vilas, Carlos M. (2005). Estado y mercado en la globalización. La reformulación de las relaciones entre política y economía. <http://calvados.c3sl.ufpr.br/sociologia/incluye/getdoc.php?id=30&article=4&mode=pdf> (visitado el 17 de junio de 2010).

su eje de referencia, ha sido la deslegitimación y el vaciado del Estado puesto al servicio de la satisfacción de los derechos básicos de las personas; planteando la necesidad de analizarlos, en su afán reformista, desde la perspectiva política, democracia y estado de derecho. La reflexión sociopolítica, a nuestro juicio, constituye un imperativo social en razón del conjunto de necesidades normativas, estructurales y formativas.

Podemos asegurar que en la administración del Estado, su gobierno, siempre será importante, pero también se requiere del establecimiento de ejes que permitan la dirección, la gestión y la decisión de la acción Estatal, así como la comunicación y la participación, al mismo tiempo que la regulación normativa de la vida social, necesaria para el desarrollo del hombre, no únicamente la función, la administración o el sistema. El ser humano asume el ejercicio racional de vivir en sociedad y de asumir a la autoridad Estatal como organización destinada a lograr el bien común. La vocación política de los gobernantes, en este caso, tiene plena correspondencia con la vocación democrática de los gobernados. El sufragio y el gobierno por aprobación tiene aquí cabal expresión.

Resumiendo podremos decir que el problema del Estado, va más allá de la definición estructural, es que el Estado, como máxima organización para entender y resolver problemas sociales se convierte cada vez más en un problema. Esto es, un amplio generador de crisis culturales que afectan a la legitimidad y la motivación social.

Finalmente, subraya, es preciso entender, como proceso histórico, que el liberalismo al aceptar a la democracia como medio y a la libertad como fin, admitió al Estado de derecho. En este sentido, la libertad era política, no económica, ni supervivencia del más apto. El liberalismo emerge entonces como fenómeno político que reconoce las igualdades políticas. Si en este proceso el utilitarismo prevaleció sobre la democracia, el resultado, fue un liberismo económico. Esto significa que la libertad económica reemplazó a la libertad política. Además cita a Ferrajoli (2002), comentando que destaca dos modelos del Estado de derecho; en sentido débil y en el fuerte. En sentido débil, se localiza el Estado legislativo de derecho surgido con el nacimiento del Estado moderno como monopolio de producción jurídica; tiene a la legalidad como criterio exclusivo; esta creación o producción reglamentaria se valida no por ser justa, sino por ser puesta de forma exclusiva por una autoridad dotada de competencia normativa. En sentido fuerte, se localiza el Estado constitucional de derecho que afirma el principio de legalidad en un marco jurisdiccional, que contrasta con el principio de legitimidad; el texto se sujeta al contexto, aunque se asume a una sociedad regida por normas constitucionales. Se habla pues de un constitucionalismo rígido basado en el juicio correlativo a derechos y obligaciones, los que afectan al estatuto epistemológico de la producción legislativa.

En la misma dirección hace referencia a Garzón (2002), señalando que es bastante conocida la incongruencia ideológica del régimen constitucional latinoamericano y la baja efectividad organizacional de la acción pública, donde las constituciones se acatan pero no se obedecen; porque sólo han sido usadas como parte fundamental del discurso oficial, a veces con fe de tipo religioso, pero poco corresponden con la realidad, social

y política de la región, recurriéndose a las constituciones cuando es muy necesario y evitándose cuando no favorece a la acción de gobierno. Los factores que impiden el desarrollo de la vocación constitucionalista en América Latina, a juicio del autor, se relacionan con la pobreza, la corrupción, la violencia, el bajo nivel educativo y la escasa participación social. Igualmente, con la poca confianza que genera la división de poderes, donde sobresale el dominio del poder ejecutivo o presidencial. También señala que el centralismo, derivado de viejos esquemas absolutistas y autoritarios, propicia la oposición, la sobre-posición, y hasta la ingobernabilidad de los poderes públicos²².

Frente a este panorama, el autor insiste en la aplicación de la ley más que en la reforma constitucional, pues la mayoría de las veces, esta última sólo posterga la solución de los problemas sociales. Lo que es más, en los tiempos actuales, muchas de las reformas constitucionales realizadas en América Latina por los gobiernos neoliberales han generado que se acentuara la corrupción.

Empero, de acuerdo con lo señalado, esta posición demora también las oportunidades que brinda actualmente la globalización en cuanto a experiencias sociopolíticas de las naciones desarrolladas, su inserción en procesos normativos globales, al igual que las posibilidades del Estado de derecho democrático. Las nuevas teorías toman en cuenta a la globalización, indagan a mayor profundidad el contexto supranacional y aseguran las bases de la organización Estatal.

En el mismo sentido expresa que una estrategia dominante, en el nuevo desarrollo teórico que recupera la visión del Estado nación y de derecho, se requiere transformar los conflictos sociales en desafíos. Temas como la pobreza extrema, el desempleo, la delincuencia, la extrema derecha, los conflictos culturales, ecológicos, étnicos, etcétera, entran en esta maniobra de mediación o arbitraje, no de confrontación. Sin embargo, Habermas (2000, p. 83), diagnostica que los conflictos sociales sólo se transforman en una lista de desafíos políticos cuando las instituciones igualitarias de derecho nacional se relacionan con una premisa adicional, con el supuesto de que los ciudadanos reunidos en una comunidad democrática puedan conformar su medio social y desarrollar la capacidad de acción necesaria para esa intervención.²³

²² Soberg, Shugart y Mainwaring (2002, p. 63), discuten las fortalezas y debilidades de los sistemas presidencialistas y parlamentarios en América Latina. Reconocen el pobre historial del presidencialismo en lo que se refiere a la sustentabilidad de la democracia, efecto de los menores niveles de desarrollo y la presencia de culturas políticas no democráticas, pero pronostican la retención de las constituciones presidencialistas, al menos en el futuro predecible. El sistema parlamentario requeriría de un cuidadoso diseño institucional, que asegurara su funcionamiento, pues existe el peligro latente de exacerbar, en vez de atenuar, los problemas de gobernabilidad e inestabilidad.

²³ El Estado como regulador de la procuración de la justicia para toda la sociedad sin distinciones con equidad, y por otro lado el fenómeno de la globalización que plantea lo contrario, pues mientras que el Estado integra al sujeto con los elementos: cultura propia, trabajo, sociedad, con la globalización sucede lo contrario, separa los elementos que dan vida al estado, desintegrando cada vez más al individuo y volviéndolo más personalizado a tal grado que lo convierte en un ser desasociado con miras sólo a logros materiales.

Así podemos ver como las leyes, normas y reglamentos escritos por los diferentes teóricos y los abogados en derecho administrativo como: Falla Viezca, Gabino Fraga, entre otros, todo está escrito en función de beneficios para sociedad en general, para que sea conducida lo más equitativa posible. El problema es que si el Estado rebasa los límites de las mismas políticas que implanta, se le viene un problema muy grave por la estructura mal adecuada o de una incorrecta aplicación, esto trae como consecuencia una ingobernabilidad para el país, creando con ello un caos que ocasiona, la desobediencia del pueblo hacia sus gobernantes.

López (2000, pp. 200-203), escribe que en su acepción económico-administrativa, el federalismo implica una acción descentralizadora del poder y la riqueza que permite un desenvolvimiento autónomo y equitativo, una mayor participación de los Estados y la desconcentración de las funciones de la administración pública, misma que permitirá aumentar su eficiencia y productividad, y que es de esta manera como se revierten las tendencias centralizadoras fortaleciendo la vida política, económica y cultural en todas las dimensiones.

Sin embargo, refiere el autor que las acciones de la centralización veladamente persisten en el control del presupuesto para autorizar proyectos en las entidades; en la autorización o no de los programas compensatorios y especiales en aquellas entidades consideradas con mayor rezago, y en la convocatoria a reuniones nacionales desde el centro para dar las indicaciones sustantivas, entre otras cuestiones. Donde la participación real de cada uno de los miembros involucrados casi nunca es efectiva, ya que hasta el momento no se ha permitido pues las condiciones regionales son contrarias al criterio de equidad, motivo por el cual se necesitan procesos y tiempos distintos para no incurrir en esta falta.

Lo anterior ha heredado el desafío a los administradores de reflexionar y reelaborar, no a partir de los problemas de los sujetos que deciden y disputan el poder, sino a partir del campo disciplinario, sus ámbitos de acción y las particularidades de los niveles a los que se proyecte. Finalmente, señala, la federalización así vista, obedece al gran peso que tiene por ser una política de Estado que se ha mantenido maquillada, o con otros nombres, desde hace muchos años para dar respuesta a las directrices que dictan organismos internacionales como el Banco Mundial, la OCDE, y el FMI, entre otros, para insertar a los países en el paradigma económico del neoliberalismo.

2.2.2. La globalización y su impacto en la sociedad

Cano (2004, pp. 80-83), menciona que la sociopolítica cuestiona a la globalización como vacío de poder público, pero reconoce el contexto internacional sobre la base del Estado más allá del Estado nación, aunque discute con las nuevas teorías que se empeñan en la perspectiva socioeconómica y formas de vida en constante riesgo. La globalización no es sólo neoliberalismo, ni la sociedad actual es de hecho posmoderna o postindustrial.

Las manifestaciones actuales de la globalización, dice Cano, se apoyan en la apropiación desigual de los desarrollos científicos, y tecnológicos, en materia de informática, comunicaciones y transportes en el marco de una extraordinaria liquidez internacional.

Asimismo continúa señalando que, las causas de tan drástica disparidad en el mundo actual que ilustran la crisis global tienen que ver con la globalización de la producción, la cual ha ofrecido a los empresarios el provocador reto de hacer retroceder las victorias en derechos humanos conquistados por la gente trabajadora.

Las tendencias actuales de la expansión del capital, la lógica de la ganancia a ultranza, y el consecuente ensanchamiento de la brecha entre el interés particular y el general, configuran un esquema de frágil sustentación, a medida que las contradicciones internas se agudizan.

Aunque los gobiernos mantienen el poder de intervenir en la economía, han estado sometidos cada vez más a la fuerza de la competencia global. Si un gobierno impone condiciones desfavorables para el capital, éste intentará escapar.

Se puede entonces establecer que estamos ante una crisis de dimensiones mundiales, ocasionada precisamente por las dinámicas y esquemas relacionales impuestos por la globalización.

El contexto de la globalización, como el terreno donde operan las estrategias emergentes del capital en expansión, cuya motivaciones esenciales descansan en la lógica de la ganancia, está colmado de inequidades y asimetrías entre los países y al interior de éstos.

En general, pero enmarcada en las naciones más débiles y los sectores más desprotegidos al interior de éstas, la crisis va de la mano de las asimetrías entre todos los órdenes, de las inequidades que, para la preservación de los esquemas relaciones imperantes, es necesario relativizar por lo menos, si no se presentan como situaciones pasajeras y superables.

Los epílogos de la globalización sostienen que ésta brinda un amplio espectro de oportunidades a los países capaces de adecuarse a las nuevas exigencias de la competencia internacional, pero soslayan que las asimetrías de base prefiguran resultados inequitativos.²⁴

W. Wallace (2000, pp. 77 y 78), expone que la globalización es un término corto que se usado para referirse a una gran variedad de fenómenos que abarcan desde el aumento de comercio internacional de bienes y servicios hasta la movilidad del capital, la interdependencia de los mercados financieros del mundo, la transformación exponencial de las comunicaciones y la disponibilidad mundial instantánea de información.

Cárdenas (2000, p. 66), acerca de la globalización, comenta: todos decimos, leemos y utilizamos esta palabra con cada vez mayor frecuencia. Esto se debe a que esta vez encontramos que existe una especie de ambiente internacional hoy en día en el que todos estamos cada vez más interconectados. La migración, el comercio, las

²⁴ La invasión de los estándares de vida que impone el fenómeno de la globalización, hacia el resto del mundo, principalmente a los países más vulnerables, donde su poco desarrollo es ingrediente para que los gobiernos se desatiendan del asunto y lo permitan en aras de un supuesto desarrollo, incrementando el surgimiento de crisis recurrentes, agrandando con ello las brechas que de por sí son enormes entre los países desarrollados y los de poco desarrollo. Con frecuencia todos los aspectos que tienen que ver con el supuesto desarrollo, son utilizados por los grandes consorcios financieros para oprimir sutilmente a los países donde expanden su capital, pero por si fuera poco también existen los que lo predicen dentro de los mismos países y lo utilizan como medio para enriquecerse.

telecomunicaciones, los flujos financieros y los cambiantes valores y comportamientos socioculturales nos hacen cada vez más ligados unos a los otros independientemente de la región del mundo en que vivimos.

Expresa también que este proceso denominado globalización es un fenómeno que ha hecho que la interdependencia entre regiones y culturas se convierta en el factor dominante del vivir diario. La interdependencia es el concepto de necesidad mutua que genera cada vez más intersecciones (entre regiones y países) que ofrecen la posibilidad de beneficio o desarrollo para todos los involucrados.

Concluimos diciendo que si no establecemos las bases profesionales, organizacionales, humanas, económicas y sociales en nuestra actividad productiva, quedaremos destinados a la mediocridad y a la desventaja respecto a este fenómeno.

El Instituto de Estudios Superiores, campus Culiacán (2001, pp. 1-10), señala también que la globalización es un fenómeno económico y social que ha cobrado mayor importancia en la última década, dada la búsqueda de la homogeneización de la economía mundial que en el largo plazo promete superar las diferencias entre los países desarrollados y en vías de desarrollo.

Además, establece, con la apertura de los mercados internacionales, debido a la fuerte presión existente en los precios y los márgenes de utilidad, las empresas en diferentes países han enfrentado el reto de mantener o ganar una buena posición en el exterior, y para ello han implementado algunas estrategias en sus políticas de comercio. Algunos países como Alemania y Reino Unido se han enfocado al fomento de las exportaciones y a incrementar los montos de inversión extranjera directa, en tanto que países como Singapur e Irlanda han buscado ser más atractivos a través de incentivos a la inversión. En ambos casos se tienen repercusiones en el nivel de empleo y la generación de ingresos.

Opalín (1998, pp. 208-485), afirma que los avances registrados en la informática han sido el factor más importante en la transformación de la comunicación humana y en la producción, después de la aparición de la imprenta en el siglo XVII y de la Revolución Industrial en el siglo XVIII. Y que el avance de la globalización es irreversible y está abarcando a todas las economías del mundo, propiciando cambios significativos en la conducción de los países y en el manejo gerencial de las empresas. Los procesos de adaptación al fenómeno de la globalización son complejos y, en general, han tenido costos elevados para los diferentes actores de la economía, señala el autor.

Una premisa fundamental para las empresas es que, para tener éxito, deben ser capaces de explotar nichos de mercado, adaptarse prácticamente de manera instantánea a los cambios en la demanda, y ofrecer siempre un producto perfecto. También dice que en el caso de México, el ajuste estructural que experimenta su economía, en buena medida inducido por la globalización de los mercados mundiales, ha determinado un cambio en la actitud y organización de las empresas en el país. También que la instrumentación del cambio no ha sido fácil en virtud de la velocidad con que se ha dado, y por la resistencia al mismo, que muestran muchas compañías arraigadas en culturas

corporativas tradicionales. Incluso incide en la falta de recursos financieros, la insuficiente capacidad gerencial y técnica, para modificar estructuras tradicionales de organización y los sistemas de producción y comercialización, entre otros aspectos.

El mismo autor expone, que en el presente se observa que un número importante de empresas en el ámbito nacional experimentando cambios substanciales en su estructura organizacional; entre otros, se manifiesta una dinámica rotación de personal ejecutivo, que incluye el primer nivel, y que deriva del impacto de la globalización de las firmas y de la propia crisis del país, que induce a los accionistas de los negocios a buscar Mesías para la salvación milagrosa de sus compañías. Señala que es sorprendente que en México aún muchas compañías no hayan tomado la decisión de adoptar esquemas globalizados; sin embargo, la globalización es una realidad ineludible en el mediano plazo ante la liberalización y regionalización de los mercados, que propicia el surgimiento de una nueva gama de productos y servicios demandados por los consumidores.

Por otro lado, dice que el estudio elaborado por Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), indica que la economía mundial crece con demasiada lentitud, como para resolver el problema laboral de los países industrializados y el de la pobreza de los que están en vías de desarrollo. El crecimiento de la producción mundial se ha reducido hasta un promedio de cerca de dos por ciento en los años noventa, en comparación con alrededor de tres por ciento en los ochenta. La participación de utilidades ha aumentado a expensas del empleo y los salarios, y el agotamiento de la clase media es una característica de la distribución de los ingresos en muchos países.

Sin embargo, cualquiera que sea nuestra actitud frente a la globalización, no se puede negar su irreversibilidad.

En el mundo actual, no tendría sentido pensar en una política industrial como la del pasado: subsidios masivos, fijación de precios, controles directos, aranceles. No obstante, tampoco parece razonable dejar la planta productiva nacional sin apoyo, a merced de la competencia de los grandes productores internacionales que llevan amplia ventaja; es vital apoyarlas también, es imprescindible facilitar procesos de asociación interempresarial con propósitos productivos, entre pequeñas y medianas empresas, entre grupos de éstas y grandes empresas. Sin conjunción de esfuerzos no podrán resolverse los problemas de escala de las unidades productivas más pequeñas, ni se logrará fluidez en el encadenamiento de los proveedores nacionales a los grandes exportadores.

Asimismo, podemos comentar, que el manejo eficiente de mecanismos para resolver y prevenir la competencia desleal y la administración consistente de requisitos sanitarios, de calidad y una adecuada política industrial, puede aislar a las empresas de presiones innecesarias y proteger el bienestar de los consumidores.

La globalización es resultado de la economía global (diferente a la economía mundial). Representa la economía cuyos componentes fundamentales: capital, fuerza laboral,

materias primas, mercados, están organizados a una escala planetaria, y cuentan con capacidad para actuar en todo el mundo como una unidad y en tiempo real.

Es muy importante incorporar el razonamiento acerca de este fenómeno de la globalización, expresado por Stiglitz (2002, pp. 30 y 31, 307 y 308), quien afirma que la globalización no ha conseguido reducir la pobreza, pero tampoco garantizar la estabilidad. Las crisis en Asia y América Latina han amenazado las economías y la estabilidad de todos los países en desarrollo. Se extiende por el mundo el temor al contagio financiero, y que el colapso de la moneda de un mercado emergente represente también la caída de otras. Durante un tiempo, en 1997 y 1998, la crisis asiática pareció cernirse sobre toda la economía del mundo.

Aduce que los críticos de la globalización acusan a los países occidentales de hipócritas, con razón: pues forzaron a los pobres a eliminar las barreras comerciales, pero ellos mantuvieron las suyas e impidieron a los países subdesarrollados exportar productos agrícolas, privándolos de una angustiosamente necesaria renta vía exportaciones. Estados Unidos fue, por supuesto, uno de los grandes culpables.

Muestra una verdad inobjetable cuando afirma que una de las razones por las que es atacada la globalización es porque parece conspirar contra los valores tradicionales. Los conflictos son reales y, en cierta medida, inevitables. El crecimiento económico, incluyendo el inducido por la globalización, dará como resultado la urbanización, lo que socava las sociedades rurales internacionales. Por desgracia, hasta el presente los responsables de gestionar la globalización, aunque han alabado esos beneficios positivos, demasiado a menudo han mostrado insuficiente apreciación de ese lado negativo: la amenaza a la identidad y los valores culturales. Esto es sorprendente, dada la conciencia que sobre tales cuestiones existe en los propios países desarrollados: Europa defiende sus políticas agrícolas no sólo en términos de intereses especiales sino también para preservar las tradiciones rurales. En todas partes la gente de las pequeñas ciudades se queja porque las grandes cadenas nacionales y los centros comerciales han liquidado sus pequeños negocios y comunidades.

El autor asegura también que la globalización de la economía ha beneficiado a los países que han aprovechado esta oportunidad abriendo nuevos mercados para sus exportaciones y dando la bienvenida a la inversión extranjera.

Asimismo señala, que se necesitan políticas para un crecimiento sostenible, equitativo y democrático. Esta es la razón del desarrollo, el cual consiste en ayudar a unos individuos a enriquecerse o en crear un puñado de absurdas industrias protegidas que sólo benefician a la élite del país; no se trata en traer a Prada, Benetton, Ralph Lauren y Louis Vuitton para los ricos de las ciudades, abandonando a los pobres del campo a su miseria. El que se pudieran comprar bolsos de Gucci en los grandes almacenes de Moscú no significó que el país se hubiese vuelto una economía de mercado. El desarrollo consiste en transformar a las sociedades, mejorar las vidas de los pobres, permitir que todos tengan la oportunidad de salir adelante y acceder a la salud y la educación.

En la percepción general del fenómeno afirma que el mundo actual presenta enormes contradicciones y paradojas, y con la llegada del siglo XXI se ventilan escenarios que la humanidad había considerado superados. La guerra comercial entre los países altamente industrializados y los subdesarrollados presenta hoy situaciones que exhiben los atrasos tecnológicos de éstos últimos, los cuales son aprovechados por las grandes metrópolis para expropiar la fuerza de trabajo y agredir con pocas limitaciones al medio ambiente de estos países.

El fenómeno de la globalización es un proceso dinámico, evoluciona y se manifiesta avasalladoramente con las banderas del libre mercado, que han flagelado a países pequeños y medianos que presentaban expectativas de crecimiento inusitados (los “tigres asiáticos”), o han provocado enfrentamientos comerciales de los países líderes del orbe, que han desestabilizando los mecanismos financieros del mundo.

Primeramente en Ginebra, Suiza, en el año de 1998; después en Seattle, Estados Unidos y Hamburgo en el año 2001, y otros lugares año con año donde se han reunido las cumbres de la Organización Mundial del Comercio (OMC), se han manifestado innumerables organizaciones pacifistas y ambientales en contra de las políticas globalizadoras de los países ricos que aplican a los países pobres, los cuales han sido expropiados y cada vez más empobrecidos, dando al traste con el ambiente; la explotación al ser humano es sin medida a través de bajos salarios, acrecentando el fenómeno de la miseria en el mundo. Esas protestas dirigidas al proceso inhumano globalizador indica la urgencia de buscar una nueva fórmula que reactive y genere una más justa forma de comercializar entre los países del orbe. Estas manifestaciones en contra de la OMC, alertan también sobre la necesidad de que metrópolis internacionales, los centros neurálgicos de las decisiones, tengan otra visión y, sobre todo, establezcan nuevas rutas más humanas de libre comercio entre los países, que las asimetrías se respeten y el comercio se realice con la mayor justicia, es decir, que sea una actividad que lleve prosperidad al ser humano en general.

La aseveración anterior la corrobora al señalar que en la reunión de Seattle de la OMC en 1999 fueron una sacudida, y desde entonces el movimiento ha crecido y la furia se ha extendido. Prácticamente todas las reuniones importantes del Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial y la OMC equivalen ahora a conflictos y disturbios. La muerte de un manifestante en Génova, en 2001, fue la primera de las que pueden ser muchas más víctimas de la guerra contra la globalización y hoy, en el año 2006, se comprueban sus afirmaciones, así como en el año 2011.

Sostiene que las protestas contra la globalización comenzaron en la reunión de la OMC en Seattle porque era el símbolo más obvio de las desigualdades globales y de la hipocresía de los países industrializados más avanzados. Habían predicado y forzado la apertura de los mercados en los países subdesarrollados para sus productos industriales, pero seguían con sus mercados cerrados ante los productos de los países en desarrollo, como los textiles y la agricultura. Presionaron a los países en desarrollo para que no subvencionaran a sus sectores, pero ellos siguieron derramando miles de millones en subsidios a los agricultores, haciendo imposible que los primeros pudieran competir. Predicaron las virtudes de los mercados competitivos, pero Estados Unidos se apresuró

a propiciar cárteles globales en el acero y el aluminio cuando sus industrias locales fueron amenazadas por las importaciones. Estados Unidos recomendó la liberalización de los servicios financieros, pero rechazó la liberalización de los sectores donde los países subdesarrollados tienen fuerza, como la construcción y los servicios marítimos.

Como se ha sostenido, la agenda comercial ha sido tan injusta que no sólo los países pobres no han recibido una cuota equitativa de los beneficios sino que la región más pobre del mundo, el África subsahariana, de hecho empeoró como resultado de la última ronda de las negociaciones comerciales.

Si esto pasa hoy, como consecuencia de un proceso acumulativo de hechos y acciones en el terreno económico que se han derivado a raíz de la implantación y exigencia de apertura de las fronteras de los países pobres, se tiene que recurrir al análisis retrospectivo para entender la evolución de la problemática que, en general, las actividades económicas, y en particular las secundarias, padecen.

La brecha entre los países del primer mundo y los subdesarrollados en el ámbito tecnológico cada día es más ancha escribe Stiglitz, los pasos agigantados y acelerados de los países desarrollados, permiten generar un desecho tecnológico que los países como el nuestro van recogiendo, restos que se caracterizan por su obsolescencia, que de ninguna forma representan la vanguardia de la productividad. Donde pareciera que nuestro país está esperando importar tecnología, a traer innovaciones tecnológicas trasplantadas directamente del país generador, claramente el esfuerzo nacional por producir nuestra propia tecnología cada día es más débil, no hay esperanzas de que por esta vía alcancemos un desarrollo con menos dependencia tecnológica.

Menciona que cuando ocurrió la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá (TLC) en 1994 (Anexo 2)²⁵, la frontera se había abierto unilateralmente y en forma acelerada, a grado tal que provocó un debilitamiento de la planta productiva del país al no poder competir con los productos venidos de fuera, afirma el autor. Este efecto lo vivió la economía en general, porque fue un proceso iniciado en décadas pasadas, donde hoy hace efervescencia y ha pensionado las relaciones de los sectores productivos con el sector público, a grado tal que ya se exige una revisión del TLC y que el Congreso de la Unión apruebe recursos financieros extraordinarios para pagar sobrepuestos de los productos almacenados y con ello contribuir a hacer rentable la actividad agrícola.

Stiglitz denota a la globalización como la característica más importante de la economía mundial al final del siglo XX y principio del XXI, fenómeno que en buena medida se ha derivado de la revolución tecnológica en el campo de la informática experimentada en el mundo, en las tres últimas décadas.

Objetivamente, el autor observa que en el proceso de apertura del país al proceso de globalización se ha avanzado, pero los actores directos de esas causas, en este caso los

²⁵ Al respecto se mencionan los aspectos clave que presumía la apertura del TLC, como las ventajas que proporcionarían a los países, traducidas en una igualdad de circunstancias para poder competir globalmente.

empresarios, no han tenido una participación decidida y contundente; no han tenido fuerzas en sus organizaciones para enfrentar la instrumentación de las políticas económicas del país; también el germen de la descomposición se presenta en los organismos intermedios, quienes, al politizarse, al aceptar cargos de elección popular, han entregado el movimiento a la decisión unilateral del gobierno, ahí se encuentra uno de los motivos de lo que se está padeciendo en el país.

Además de que en este marco, México ha tenido que romper a partir de los años ochenta su inercia de crecimiento económico basado en su dinámica interna; la subvención, el proteccionismo a los sectores productivos, han sido borrados en breve tiempo y ha tenido que enfrentar problemas de falta de competitividad en una gran parte de sus actividades económicas, que lo han llevado a un paulatino cierre de su planta productiva con consecuencias graves convertidas ya en problemas estructurales de su economía.

En este ámbito existen opiniones dispares. Unos afirman que el quehacer de la economía en el sector primario debe tener rentabilidad, de lo contrario está obligado a dejar su lugar a otras actividades que sí la tenga. Otras sostienen que se deberá dar un mayor valor al conocimiento, e incluso privilegiar las actividades de los servicios, por encima de los recursos que habrán de invertirse, para fortalecer los procesos primarios y secundarios, generadores de satisfactores materiales para la vida humana; olvidándose que una nación que no produce alimentos básicos para su población y no suma valor agregado a sus materias primas básicas, es endeble y está sujeta a los vaivenes y fracasos, independientemente de su fuerza económica disponible. Es decir, puede ser un país desarrollado, altamente industrializado que, si descuida este renglón básico, elemental, puede resultar fatal para su estabilidad.

Señala que el fracaso de los modelos económicos implantados en México, desde inicios del siglo pasado hasta 1980, se debió al ostracismo económico en que se mantuvo, principalmente por sus fronteras cerradas, ya que el Estado protector inhibió el desarrollo de los agentes económicos en general, provocando un estancamiento en las actividades económicas, lo que permitió un desfase en la llegada de la prosperidad cuando menos en el siglo XX, y en el siglo XXI que inicia. Se espera que, después de haber aplicado medidas tan drásticas y cambios en las conductas de los agentes económicos, se alcance el ansiado despegue de la economía mexicana.

El investigador asegura que México tiene tareas difíciles, llenas de escollos para saltar a la ruta del progreso; en primer lugar tiene que ver cómo resolver la entrada indiscriminada de materias primas básicas, derivadas principalmente de la agricultura, que compiten desastrosamente con las nacionales, ello está arrastrando a sectores productivos a la ruina, el abandono del campo, al cierre de fábricas; esto no fuera peligroso ni preocupante si, en forma colateral a esta acción, se implementaran otras que cobijaran a esta fuerza de trabajo que emigra, más la que se integra año con año a la edad de trabajar y que no encuentre empleo.

Menciona que el gran reto para el país es incorporarse aceleradamente al proceso de globalización, más cuando se tiene un sector financiero débil, ya que estamos

observando las fusiones y ventas de los principales bancos, de organismos financieros y fomentadores del ahorro popular, que de la noche a la mañana se declaran quebrados o insolventes para hacer frente a los requerimientos de liquidez del público ahorrador.

Por su parte, Bassi (1998, pp. 26 y 27, 171-173), comenta que decisiones tomadas en foros internacionales afectaron profundamente diversos mercados, y segmentos de mercados, en el ámbito mundial. Un ejemplo de eso es el acuerdo firmado en febrero de 1977, en el ámbito de la OMC, sobre la apertura de las telecomunicaciones. Esta apertura transformo radicalmente el mundo, como lo conocemos, ahora, debido a la aceleración de los cambios tecnológicos, al abarcamiento y a la accesibilidad de las comunicaciones internacionales.

Continua señalando que, mientras tanto, para los accionistas y administradores profesionales la globalización es una realidad que precisa ser aceptada y comprendida, ya que exige la formulación de estrategias para pavimentar de la mejor forma los dos caminos que el nuevo ambiente presenta:

- Continuar en el negocio, asegurando su supervivencia y crecimiento a mediano y largo plazo;
- Vender la empresa en las mejores condiciones posibles, cediendo espacio a quien se disponga a jugar el juego inevitable de la globalización.

Podemos vislumbrar que, en las próximas décadas, las empresas que hoy actúan localmente tenderán a establecer una creciente interconexión con las multinacionales o transnacionales, para garantizar su supervivencia. Aferrarse a las estrategias dirigidas exclusivamente hacia el mercado local podrá significar su desaparición o, como mínimo, su confinamiento a nichos de mercado que no sean de interés para las corporaciones o accesibles a ellas.²⁶

Los efectos de la globalización: consideramos que la serie de factores producto de la globalización que impactan al Estado y por consecuencia a las políticas públicas son, como a continuación se escribe: imposiciones de los poderosos sobre los que están en inferioridad de condiciones, hibridaciones culturales, miseria, contaminación medio ambiental, enfrentamientos, efectos políticos relevantes, dependencias e interdependencias asimétricas, apropiación desigual de los desarrollos científicos y

²⁶ La globalización como fenómeno vivo y actuante presenta una dinámica y evolución que se sintetiza en el señalamiento de las principales megatendencias que están moldeando a la integración mundial. Se presentan a través de:

Telemática: el impacto de los adelantos tecnológicos en las comunicaciones, unido al desarrollo y a las reducciones en los precios de los equipos de informática, han transformado la gestión de los negocios internacionales al permitir la transmisión y el procesamiento de las informaciones a velocidades sin precedentes, disminuyendo el tiempo de maduración de las negociaciones, ampliando las posibilidades de planificación, coordinación y control de las operaciones internacionales y agilizando la toma de decisiones.

Finanzas: el sector financiero es el segmento que alcanzó el mayor nivel de integración mundial. Los capitales internacionales fluyen con velocidad entre países y mercados, en procura de alternativas para aplicaciones especulativas o inversiones, tornando las economías nacionales vulnerables a los movimientos financieros internacionales.

Economía: bajo el punto de vista de las empresas, la integración de la economía mundial es la tendencia de mayor impacto, ya que la caída de las barreras aduaneras permite que un número mayor de competidores internacionales comience a exportar sus productos con menores precios y mejor calidad, alterando en pocos años, la estructura de los mercados nacionales.

tecnológicos en materia de informática, comunicaciones y transportes ensanchamiento de la brecha entre el interés particular y el general; las contradicciones internas se agudizan, dinámicas y esquemas relacionales; es irreversible; amenaza a la identidad y los valores culturales; genera cambios en las estructuras organizacionales, transnacionalización de los recursos financieros, economía desestatalizada, la mundialización de los mercados, limita el arco de decisiones del Estado, en algunos casos hay vacíos de poder público, condiciones regionales son contrarias al criterio de equidad; asimismo, la globalización ha conseguido reducir la pobreza, ni garantizar la estabilidad de libre comercio.

Una estrategia, en el nuevo desarrollo teórico que recupera la visión del Estado nación y de derecho, es transformar los conflictos sociales en desafíos. Temas como la pobreza extrema, el desempleo, la delincuencia, la extrema derecha, los conflictos culturales, ecológicos, étnicos, entre otros, entran en esta maniobra de mediación o arbitraje, no de confrontación. Indican que la economía mundial crece con demasiada lentitud, provocando el enriquecimiento de pocos, creando además un puñado de absurdas industrias protegidas que sólo benefician a la élite del país.

El desarrollo consiste pues en transformar a las sociedades, mejorar las vidas de los pobres, permitir que todos tengan la oportunidad de salir adelante, acceder a la salud, la educación y los servicios.

2.3. Crisis de Identidad en la Administración Pública

Sánchez González (1997, pp. 20-31), expresa que en la década de los cincuenta había confianza en el desarrollo de la administración pública, y que un año después de la obra de Waldo (1968, p. 5), *El estudio de la administración pública*, el autor expresaba dudas en torno a la solidez de la disciplina, lo mismo que Guerrero (1963, pp. 63-65) en su obra *La Teoría de la Administración Pública*, asegura en el mismo sentido que también Mosher (1965, p. 177), con pesimismo opinaba que: quizá era mejor que no sea definida. Considerándola más un área de interés que una disciplina; más un foco que una ciencia independiente.

Savaje, Guerrero (1963, pp. 151-156), en el mismo sentido expresa que, los daños de la posguerra provocaron un cambio radical en el estudio y la enseñanza de la disciplina, que el análisis de la administración pública no pudo superar, ahondándose la brecha existente entre la teoría y la práctica al disiparse la enseñanza como puente que las une: la práctica de una profesión reposa en la validez del conocimiento que se profesa y si el crecimiento está en crisis, el estudio la enseñanza y la profesión de la administración pública, se encuentra también en una crisis intelectual. Expone que la construcción de una teoría de la administración pública susceptible de unificar el pensamiento contemporáneo, no puede partir de la situación prevaleciente, sino buscar condiciones favorables, que permitan su consolidación: es tiempo que la teoría de la administración pública supere las tendencias fragmentadas de su campo y establezca un paradigma válido en la actualidad.

Dice también que la administración pública tiene su propio objeto de estudio, por lo que es necesario tomarlo en cuenta y crear su particular disciplina.

A manera de conclusión el autor expone que, mientras en Europa prevalece la convicción de que la ciencia administrativa es una ciencia, en Estados Unidos el mismo objeto pero con otro nombre, la administración pública, ha sido señalada como arte elevado, como filosofía al servicio de la sociedad (Dimock); como disciplina en busca de su objeto (Waldo); como una simple carrera administrativa (Parker); más que ciencia o arte, una profesión (Mosher); aunado a la crisis de identidad que puede entenderse como crisis de creatividad, donde la ciencia administrativa ha encontrado diversos obstáculos para construir la teoría de la administración pública.

Por ello, señala que la crisis de identidad, en su sentido más pleno, fue una crisis en su ejercicio y profesión como en el lenguaje utilizado, dando supremacía al mercado sobre el gobierno, fomentando las teorías gerenciales sin diferenciar lo público de lo privado.

Opina que la ciencia administrativa se encuentra enfrentada en dos posiciones: como una ciencia fragmentada producto del enfoque “interdisciplinario”, y como ciencia en desarrollo y gestación y que para el siglo XXI, la ciencia administrativa arrastra una profunda crisis de identidad e intelectual, que podrá superarse entre otras cosas, con un regreso a la ciencia política como marco de referencia, la importancia del Estado como punto de partida y superar la diferencia entre teoría y práctica en la administración pública. La ciencia administrativa, con una herencia ancestral y rica, tiene presente y futuro dentro de las ciencias sociales. La materia de estudio reclama su disciplina.²⁷

2.4. Cinco Dilemas de la Administración Pública

Arellano (1999, pp. 35-46), observa que lo público y lo gubernamental no son sinónimos. Existiendo un amplio debate al respecto, aunque es cada vez más evidente que los gobiernos se deben a las comunidades particulares sobre las que actúan y dependen. De la misma manera, queda claro que la dificultad para hacer rendir cuentas a estos gobiernos y de hacerlos eficientes va más allá de la esfera estrictamente administrativa, de buenas planeaciones y sistemas. Donde ni la administración pública es un campo de negocios, ni la organización administrativa del trabajo genera soluciones a los problemas públicos por sí misma, lo cual resume en cinco dilemas para el tratamiento de la problemática aún sin resolver, donde se propone dirimir esta discusión que creemos no acabada.

Estos dilemas nos hablan de contradicciones o elementos muchas veces excluyentes que no son resueltos por un enfoque pragmático de la administración pública. En ningún momento la pretensión aquí es descalificar el avance alcanzado hasta ahora por una visión más explícita y práctica de la acción pública, sino más bien prever una

²⁷ Se considera que aun la definición clara, si la administración es ciencia o no, todavía queda en tela de duda por el hecho de que los diferentes teóricos la abordan considerándola como tal y otros no; pero independiente de ello, lo importante de esto es que existe un debate al respecto que la contrapone por lo que han surgido adelantos que han permeado su desarrollo en la administración pública y para el caso en particular, la gerencia pública que indudablemente trastocan la actividad del transporte público de carga por ser ella la encargada de su administración. Como lo señala Gabino Fraga (1966) en su libro de derecho administrativo donde reiteradamente menciona las atribuciones del Estado.

discusión no concluida y sustantiva de las contradicciones y limitantes de la acción gubernamental bajo estos enfoques.²⁸ Los cinco dilemas a continuación se exponen:

Rendición de cuentas o innovación. No hay fórmula ni procedimiento que reduzca a cero la incertidumbre, por lo que agentes organizadores dinámicos y con grados de libertad importantes para su actuación, son sustantivos si se quiere realmente obtener resultados. De aquí que las propuestas de gestión pública retornen al burócrata, al actor, con el fin de devolverle la humanidad y realzar la importancia de su inteligencia y su criterio con el fin de alcanzar mejores resultados. Dos contradicciones aparecen aquí. Primero, innovar y ser eficiente no necesariamente llevan a resolver las contradicciones entre diferentes valores ni a resolver dilemas valorativos de la decisión pública. Segundo, tampoco toma en consideración la rendición de cuentas, que los recursos utilizados son públicos y por lo tanto deben ser controlados meticulosamente en su uso e impacto.

Participación o decisión técnica. Se plantea que la participación de los ciudadanos involucrados es sustantiva si se quiere atacar los problemas verdaderamente. Son los usuarios o clientes de un servicio quienes tienen mejor idea y mayor claridad de los problemas que les aquejan, por lo que su participación es relevante. Si bien es cierto que soluciones diseñadas en los escritorios de la burocracia pueden llegar a ser insensibles e inviables, la participación como mecanismo puede, al contrario, exacerbar una serie de diferencias de organización (es decir, aquellos con mayor capacidad de negociación se adjudican mayores beneficios) y distorsionar las metas finales de un programa que busque redistribuir positivamente los recursos hacia los más necesitados. Los esquemas participativos pueden ser muy útiles y generar resultados espectaculares con alto grado de consenso. Pero también son muy costosos.

Equidad o mercado. Obviamente el término equidad es uno de los más problemáticos, pues justamente involucra de manera permanente la discusión sobre para quién o quién define lo que es equitativo. Es una discusión ética y valorativa importante, que la antigua administración pública intentó resolver bajo la ambigua fórmula del “interés general”, de la que Ostrom se queja tanto en su texto clásico. Sin embargo, el criterio de mercado, la eficiencia paretiana como sustituto ético–valorativo, si bien tiene la enorme ventaja de ser más explícito, medible y calculable que el “interés general” para un buen número de circunstancias, para otras está fuera de lugar. Medir y establecer los precios de la vida humana, el bienestar colectivo, la distribución de la riqueza, la pobreza y la violencia, son ejemplos bien conocidos y estudiados, donde el criterio que lleva a la competencia y a la distribución vía mercado funcionan con bastante deficiencia, y donde se tienen problemas públicos de alta importancia y urgencia, por lo que su discusión es clave para la administración pública. La discusión de la equidad, por más subjetiva y ética que sea, no está finalizada ni ha sido resuelta. Probablemente

²⁸ Generalmente cuando se refiere a los términos señalados, se presenta la confusión al tratar aspectos de la administración pública, porque se tiene la idea de que son indistintos por pertenecer ambos a la gestión pública, y por ser un mandato de la sociedad; inclusive los encargados de administrarla confunden dichos términos y por lo tanto los mezclan y los utilizan indistintamente, propiciando con ello la confusión.

ha sido aplazada, pero no lo será por mucho tiempo, pues su sustituto en la gestión y la política pública (el criterio de mercado) es claramente insuficiente.

Resolver problemas o administrar programas. Este dilema es uno de los más complicados, técnicamente hablando. Por un lado, lo que se tiene, o define en términos de Wildavsky (1993, p. 431), son problemas públicos, muchos de ellos grandes, complejos, añejos y donde están involucrados múltiples individuos, intereses y grupos. Y por el otro lado, lo que se tiene son organizaciones gubernamentales que manejan recursos y que están fuertemente controladas o restringidas externamente, que se enfrentan a dilemas de cooperación. Las organizaciones contemporáneas están diseñadas para asegurar un cierto grado de cooperación para que se utilicen recursos con ciertos fines más o menos establecidos. Es decir, para obtener resultados a través de programas de acción medianamente explícitos. Y muchas veces las organizaciones dividen el trabajo con la especialización de funciones para obtener resultados al interior de la organización.

Liderazgo o institucionalidad. Son los elementos claves de la gerencia pública: la innovación, la eficiencia y la tolerancia; estos elementos también se obtienen, en una gran mayoría de casos, por un liderazgo importante. Es necesaria esa persona o grupos de personas que toman el riesgo. La conjunción de innovación y liderazgo, significa las más de las veces, turbulencia, movilidad, incertidumbre, cambio. Eficiencia y continuidad requieren de dinámicas contrarias en el tiempo: estabilidad, certidumbre, permanencia. Los elementos contextuales que pudieran ser positivos para el desarrollo exitoso de un liderazgo pueden cambiar rápidamente, más en los espacios de los gobiernos locales. El tiempo para institucionalizarse es corto, y las fuerzas que impulsaron la innovación y el cambio pueden llegar a ser hasta contradictorias a las fuerzas que requieren llevar a la acción ordenada, estable e institucionalizada de los gobiernos.²⁹

Desde esta óptica, la transformación en la administración pública tiene que ser ubicada de acuerdo con la liberación-inclusión de las fuerzas ciudadanas y su capacidad de organización, además de considerar la trascendencia de los mercados internos y externos, y la nueva recomposición mundial. Todo ello para que México tenga un desenvolvimiento satisfactorio con una administración pública orientada al servicio y cercana a las necesidades e intereses de la ciudadanía, que responda con flexibilidad y oportunidad de cambios estructurales que vive y demanda el país, que promueva el uso eficiente de los recursos públicos y cumpla puntualmente con programas específicos y claros de rendición de cuentas.

²⁹ Partiendo de que los problemas en la administración pública son definidos de diferente manera por diversos autores, las acciones afectan intereses de grupos, porque generalmente los problemas forman parte de fenómenos más complejos, donde debiera ser más importante primeramente poner de acuerdo a los actores involucrados, para después generar las condiciones para su solución, por lo que se deben redefinir los objetivos de la política gubernamental de gestión pública, no como se hace de manera tradicional a partir de soluciones técnicas con ciertas definiciones del problema.

Se considera que aun en los países desarrollados y, menos en los países con poco desarrollo como el nuestro, la discusión ética y valorativa del fenómeno de la gerencia pública no está terminada y la propuesta presente de tomar al mercado, a la eficiencia, al comportamiento innovador y a la satisfacción del usuario o cliente son avances importantes, pero no resuelven el dilema sustantivo, de la equidad o equilibrio necesario para una sociedad más justa.

2.5. Gerencia Pública

Enríquez Rodríguez (1999, pp. 117-119), destaca, entre los principales postulados, la búsqueda de la eficiencia en las acciones realizadas por el sector público, a través de la exploración de nuevas técnicas de administración privada y pública; si bien la gerencia pública está presente en el ambiente internacional, para el caso de México debemos considerar que dicha propuesta debe entenderse en el contexto de la cultura administrativa de este país. En los términos de ciencia gerencial están surgiendo modelos, categorías analíticas, metodologías, hipótesis de trabajo y desarrollos tecnológicos completos que están sustituyendo a los tradicionalmente vigentes en esta materia. La transformación en el pensamiento gerencial actual no son consecuencias de meras evoluciones del ámbito tecnológico. Responden a una lógica que excede dicho ámbito tecnológico.

La gerencia pública es como la suma de procesos tecnológicos que dan vida a las decisiones del Estado. Hay que situarla como pieza central de la administración pública, universo multifacético donde la gerencia pública adquiere cuerpo de decisiones, programas, políticas y procedimientos que permiten el diseño y ejecución de las decisiones públicas. Gutiérrez (1999, pp. 89-99), asegura que se reconoce que fueron tres los problemas que presionaron a la administración pública para el surgimiento de la gerencia pública:

La crisis de eficiencia en agencias gubernamentales, que ponen en duda la eficacia de las mismas; La crisis de respuesta de las acciones gubernamentales, pues por su dispersión no se localizan sus impactos y frecuentemente no solucionan problemas públicos;

Por último, las crisis de legitimidad a causa de la falta de credibilidad en agencias de gobierno, percibidas como unidades que han desarrollado sus propios intereses y se han divorciado de la ciudadanía.

El autor propone el siguiente marco de análisis tridimensional en la gerencia pública:

- a) Eficiencia;
- b) Legitimidad;
- c) Eficacia.

Señala que de este enfoque general, y como subcampo de la gerencia pública, surge la gerencia social (GS). Sin embargo, esta última tiene un espacio propio de aplicación. El campo de la GS se caracteriza por las correlaciones políticas y la lucha por el poder de decidir a quienes beneficiarán los programas. Asimismo, en la operación del programa, se crea una arena en la que pugnan diversas fuerzas, convergen problemas emergentes, readaptaciones cotidianas, restricciones y potencialidades no detectadas y difícilmente detectables de antemano. Estos son algunos de los rasgos de la impredecibilidad que singulariza el campo de la GS.

Estos aspectos deben ser considerados en el ámbito institucional por el impacto que producen, además de plantear la interrogante de qué tipo de programas se deben de

instrumentar, en un contexto en donde predominan criterios burocráticos y rígidos, cuando lo que se necesita precisamente es lo contrario, es decir, criterios altamente flexibles. Es precisamente la GS, la que aporta la posibilidad de incorporar esta flexibilidad e innovación en la gestión y operación de los programas sociales y, en particular, los que se instrumentan para la superación de la pobreza.

Asimismo, la importancia de la pobreza, donde no solamente se requiere de una adecuada gerencia, sino de la conjunción de diversos factores que se precisan impulsar, entre estos se pueden destacar los siguientes:

- Diseñar un sistema organizacional de redes;
- Desarrollar las capacidades administrativas;
- Impulsar un nuevo estilo gerencial público.³⁰

Montes de Oca (1999, pp. 101-103), dice que, ante el contexto de la globalización, México tiene la necesidad de modernizar sus estructuras de ejecución institucional como parte integral del aparato público gubernamental. Partiendo de que la administración pública no es quimérica ni axiomática, sino moral y pública, su acción debe ser benevolente y de horizontes públicos, de realismo financiero y de aplicación de recursos, tomando en cuenta cantidad y calidad de la aplicación de su financiamiento, para acrecentar la vida social y económica.

También propone un sistema cíclico que debe incluir las siguientes etapas:

Identificar la problemática;
 Generación de ideas;
 Discusión política;
 Programas de acción;
 Puesta en práctica de programas;
 Impactos logrados;
 Evaluación;
 Recomposición y
 Redireccionamiento de la acciones;

Las etapas descritas aseguran el logro de la integración constante entre los diferentes actores involucrados, para la definición, diseño y evaluación.³¹

En el mismo sentido, Enríquez Rodríguez (1999, pp. 122-130), comenta que actualmente el contexto socio cultural ha determinado cada vez más graves y profundas problemáticas que presentan al Estado como ineficiente, obeso, omnipresente y aislado de la sociedad. Donde los constantes cuestionamientos sólo pueden ser respondidos a través de los planteamientos de gerencias públicas que se apliquen con efectividad,

³⁰ Basados en modelos organizacionales y tecnológicos que ejecuten las funciones adjetivas de la administración, tales como la planeación, la programación, la evaluación y el control, son desde luego funciones vinculadas a los objetivos del Estado, y no así a "exclusivismos privados".

³¹ Este autor hace hincapié en la maximización a través de la racionalización, indica qué se debe hacer con los recursos disponibles para impactar más a la sociedad en conjunto, sin protagonismos de grupo o partido a que se pertenezca; y en lo que estamos de acuerdo

requiriendo condiciones económicas y políticas que favorezcan mayores márgenes de decisión autónoma en la esfera directiva.

Continúa expresando, que el Estado mexicano debe unirse al movimiento de un nuevo federalismo, que reclama la necesidad de reconsiderar la coordinación económica, política, administrativa y jurídica entre los gobiernos: federal, estatal y municipal. En un marco que dé prioridad a la democracia como principio de organización y convivencia.

El reto, menciona el autor, es la creación de un perfil nuevo del director de la gerencia pública en los niveles, sustituyendo los modos tradicionales de actuación, requiriendo se convierta en los términos de atributos que tiene un líder, como son: autonomía, decisión orientada a acciones dinámicas y la obtención de resultados, capacidad de iniciativa e innovación, por lo que debe contar con herramientas para calificaciones, cualitativa y cuantitativamente.³²

2.6. Las Organizaciones Públicas Como Prestadoras de Servicios

Eigler y Langereard (1991), Mas y Ramió (1997, pp. 131-155), dicen que las administraciones públicas producen distintos tipos de servicios, desde los que se podrían denominar servicios puros, como la prestación de servicios sanitarios, educativos, de transporte, hasta servicios peculiares, como pueden ser la información, la seguridad, la regulación, entre otros; todo ello pasando por la producción de servicios internos, es decir, los suministrados por unas unidades a otras en el seno de la propia administración pública.

Los autores comentan que, hasta el momento, un inadecuado modelo de organización y una cultura organizativa muy vinculada a valores internos, han relativamente impedido que la administración pública se auto considere como una organización productora y prestadora de servicios. Pero la realidad, la presión de los ciudadanos (los clientes) y de algunos cargos políticos y grupos de funcionarios, han ido suavizando la resistencia a esta equiparación.

No es nada extraño, afirman, que a las organizaciones públicas les cueste trabajo autoanalizarse como unidades de producción de servicios si se tiene en cuenta que, hasta hace pocos años, las empresas privadas prestadoras de servicios (dos terceras

³² Una de las fórmulas adoptadas para contrarrestar el enorme peso que representa el gasto social para los gobiernos centrales ha sido la descentralización administrativa; de esta forma, las entidades subnacionales asumen los costos del mantenimiento de los servicios públicos, en los que Bukowski (1998) denomina off-loading and blame Shifting, una suerte de proceso de “descarga”. y de la breve síntesis del ensayo de Enríquez Rodríguez (1999), donde aborda la necesidad que tiene el Estado mexicano de adecuarse a los nuevos tiempos, donde la sociedad en su conjunto tenga que participar de forma activa, pasando de ser un sujeto de atención, a uno de acción, donde la actuación del Estado sólo sea el regulador de las políticas que emerjan de ello en cualquier ámbito: ya sea federal, estatal o regional. Asimismo, dice, la necesidad de conformar un nuevo federalismo donde resulta imprescindible la desconcentración³² de las acciones gubernamentales. También del nuevo reto que marca, la creación de un perfil de lo que debe ser un director, un nuevo líder que sea capaz de responder con eficacia a las necesidades de la sociedad.

Todo esto considero que para el Estado mexicano es prioritario porque de no empezar a trabajar en ello traerá graves consecuencias, porque de por sí el atraso que tenemos en los estándares de desarrollo con respecto a los países con más desarrollo, que se calculan en 50 años; si no actuamos de inmediato cada año que pase se irá acumulando y como consecuencia nuestro atraso se traducirá en más miseria. No es mera casualidad, entonces, que los procesos de descentralización sean buenos.

partes del total en volumen económico y en volumen de empleo en los países industrializados) tampoco habían asimilado esta singularidad, y funcionaban sin instrumentos específicos para su sector de actividad. De esta manera, no resulta sorprendente que las técnicas de gestión aplicadas a las organizaciones públicas, prestadoras de servicios, sean bastante recientes y estén todavía poco acabadas.

Señalan el término *servucción* para denominar el proceso de producción de servicios y, así, diferenciarlo del término *producción*, que hace referencia a la generación de bienes materiales. Este sistema de tiene como objetivo principal conseguir prestar un servicio con unas características y unos niveles de calidad prefijados. Este enfoque se preocupa por la organización sistemática y coherente de todos los elementos físicos y humanos presentes en la relación ciudadano/cliente-administración pública, necesaria para una prestación de servicios con unas características administrativas y unos niveles de calidad determinados.

El sistema completo de *servucción* consta de seis elementos, señalan los autores:

1. El soporte físico (recursos materiales);
2. El personal de contacto;
3. El servicio ofrecido;
4. El sistema de organización interna;
5. Los clientes;
6. Las relaciones que se establecen entre los elementos del sistema.

Existen también tres niveles básicos de relaciones:

La relación que se establece entre el ciudadano-cliente y el prestador de servicio. Es la relación más decisiva, ya que de su buena o mala marcha depende una parte importante de la valoración que hará el receptor del servicio. La relación puede generar una retroalimentación negativa ocasionada, por ejemplo, por una atención poco amable del prestador del servicio, o justo lo contrario, puede favorecer una retroalimentación positiva en el caso que exista buena sintonía entre los dos actores.

La relación entre el ciudadano-cliente y el prestador del servicio puede ser tan rica que en algunas situaciones puede ampliarse el servicio solicitado: si un ciudadano demanda una información muy concreta, por ejemplo información sobre una beca, y el prestador del servicio dedica un espacio de tiempo para escuchar la situación del solicitante, o bien hace una explicación general sobre la política de becas de esta administración, el resultado del servicio puede ser distinto y mejorar las primeras expectativas dado que el ciudadano puede descubrir que hay otro tipo de becas que se ajustan más a sus necesidades que la que en principio había pensado. Evidentemente, el tiempo dedicado a la atención es una variable importante en este tipo de relación.

La relación entre la parte visible de la organización con la parte no visible. No hay que descuidar en ningún momento los canales de comunicación e información entre las dos partes de la organización, separados en función de su relación o no con el

ciudadano, pero que a efectos de producción de servicio configuran una única instancia indivisible.

Las relaciones de concomitancia entre los propios ciudadanos-clientes del servicio. Los ciudadanos se relacionan entre sí en el momento de prestación del servicio (por ejemplo, los alumnos de un curso) y durante el tiempo de espera (en las filas que se generan en muchos servicios públicos). Las relaciones de concomitancia son complejas y suelen, en muchas ocasiones, ser negativas para la valoración del servicio. Es muy común la situación en la que un ciudadano está formado, esperando ser atendido y su percepción se ve afectada por los comentarios críticos y agrios (y muchas veces injustificados) que hace algún otro ciudadano, que también está formado, sobre la organización del servicio.

Todos estos conceptos sirven para la realización de un análisis del sistema de servucción que tiene como objetivo la detección de los principales elementos disfuncionales que ocasionan distorsiones en el sistema de producción de servicios. Para analizar un sistema de estos, se proponen las etapas siguientes:

- Hacer un inventario de las funciones de la organización estudiada, a fin de determinar cuáles son los servicios que ofrecen.
- Delimitar los seis elementos que componen el sistema de servucción (soporte físico, personal de contacto con los clientes, servicio ofrecido, sistema de organización interna, clientes y relaciones) y hacer un análisis de cada uno de ellos.

Asimismo, los autores, escriben sobre la gestión operativa de servicios señalando que es aquella que agrupa un conjunto de técnicas orientadas a la comprensión y mejora del proceso de producción de servicios. Y que, además, esta rama de la investigación operativa surge como respuesta al déficit de instrumentos específicos para el sector servicios donde, hasta hace pocos años, se aplicaban inadecuadamente las lecciones y los modelos del sector industrial. Opinan que, en determinados parámetros, la gestión operativa de servicios es equiparable a los estudios de servucción, en función de la profundidad y la perspectiva adoptada en estos tipos de análisis. Y que, en todo caso, la gestión operativa de servicios se encarga del análisis de las operaciones que se derivan de la producción de un determinado servicio. De esta forma, en primer lugar se identifican las operaciones con un mayor impacto sobre los *outputs* de la organización.

En segundo término, se concretan los criterios de éxito de los sistemas de operaciones elegidos, en donde destacan cinco familias de criterios de éxito: coste, tiempo, amplitud, novedad (facilidad para innovar o cambiar) y consistencia (capacidad para repartir las operaciones de manera constante, equivale a la varianza). Una vez identificadas las operaciones y los criterios de éxito, se procede a diagramar las operaciones de cada servicio; es decir, se trata de descomponer el sistema de operaciones en operaciones elementales sobre las que se pueda elaborar individualmente un análisis de los métodos (aquí se puede apreciar una metodología similar a la empleada por Meyer en su momento). Después se realiza un diagnóstico

sobre cada operación (analizar el puesto de trabajo, los movimientos, la economía del esfuerzo, la posibilidad de emplear la tecnología, entre otras) y una propuesta.

El objetivo que persigue la gestión operativa de servicios es que el tiempo que destine un ciudadano-cliente dentro del proceso productivo sea el menor posible, o en todo caso y tienda a cero³³. Además, hay que equilibrar las capacidades entre los distintos procesadores que participan en una determinada prestación de servicio para evitar que se generen colas internas (colas que aparecen, tras las fases, dentro del propio servicio). Pero el objetivo de máxima capacidad se sabe conjugarlo con los objetivos de reducción de los costes; se debe tener en cuenta que más capacidad implica más recursos y éstos generan más costes. De esta forma también surge la posibilidad de dirigir el flujo, es decir, intervenir sobre el flujo y adecuarlo a las capacidades del sistema (por ejemplo, dando hora a los clientes).

La aplicación de las técnicas de la gestión operativa de servicios puede ser de gran utilidad a las administraciones públicas para racionalizar sus diferentes dimensiones organizativas sostenidas. En este sentido, cabe destacar las posibilidades directas e inherentes a un análisis de capacidades: por una parte, favorece la correcta dimensionalización de las plantillas, y por otra, permite la racionalización de los procedimientos mediante una mejor distribución de las operaciones de manera que se consigan las máximas capacidades.

Señalan también la externalización de los servicios públicos como, una necesidad derivada de la incapacidad del gobierno de prestar servicios de calidad y por tal motivo los transfieren a empresas privadas. Pero, ¿por qué el sector público destina actividades que le son propias al sector privado? La respuesta teórica es que determinadas organizaciones privadas son más eficaces (prestan servicios de mayor calidad) y más eficientes (resultan más económicas) que las organizaciones públicas. Esto puede ser cierto en algunas circunstancias, pero no en otras. De todos modos, para que efectivamente la administración preste servicios a la sociedad de mejor calidad y con menores costes se dependerá siempre del grado de control que ejerzan los organismos públicos sobre este sector. Sin control no hay garantías de calidad y se pueden perder las supuestas ventajas económicas.

A continuación los autores exponen una serie de precisiones y reflexiones parciales sobre la externalización de los servicios públicos:

- No se puede confundir externalizar con privatizar. Privatizar es dejar de tener cualquier tipo de responsabilidad pública directa sobre el servicio o actuación que hasta el momento era una responsabilidad de la administración pública. Externalizar, en cambio, implica que el servicio continúa siendo público y la responsabilidad (su planificación, control y evaluación) también es pública. Se configuran en un modelo de

³³ En determinados servicios el objetivo no es reducir al máximo el tiempo de permanencia de los clientes en el proceso productivo. Este es el caso, por ejemplo, de la atención médica o de determinados servicios de asesoramiento donde el cliente valora en gran medida el tiempo invertido en la prestación del servicio. En todo caso, el objetivo de reducir a cero el tiempo de espera sí es común a todos los servicios.

administración, denominado administración relacional, en el que la administración dirige y controla a las organizaciones privadas que gestionan los servicios públicos.

- Algunas personas asocian la externalización con opciones políticas conservadoras y anticipan un desmantelamiento del sector público, e incluso, una reducción en los servicios que han percibido los ciudadanos hasta el momento. Esta asociación puede ser cierta en algunas ocasiones, pero también se puede argumentar lo contrario; pues esta forma de prestación de servicios, es una estrategia orientada a mantener ante la disminución de recursos públicos, el Estado del bienestar. La única forma de mantener determinados servicios públicos es aprovechando la eficacia y la eficiencia del sector privado.
- En España se están externalizando muchos tipos de servicios públicos. No es cierto que sólo se externalizan los servicios sanitarios, educativos y determinados servicios sociales, puesto que en los últimos años los ámbitos de gestión que se están transfiriendo al sector privado son muy amplios.
- Sólo se puede garantizar que las organizaciones privadas que prestan servicios públicos presten servicios de calidad, a los ciudadanos si la administración pública ejerce al máximo sus prerrogativas de planificación, control y evaluación. Para que los servicios externalizados sean de calidad la administración debe controlarlos. Desafortunadamente, muchas administraciones públicas no ejercen un auténtico control de la calidad, sobre los servicios públicos que han externalizado.
- Las organizaciones privadas que prestan servicios públicos pueden ser más eficientes que las propias organizaciones públicas, pero esto no siempre es así, ya que algunas de estas organizaciones privadas pueden gestionar de forma ineficiente por mala gestión y/o por la necesidad de percibir beneficios. Además, deben imputarse en estos servicios externalizados, los recursos que debe invertir la administración en su planificación, control y evaluación.
- Tiene serios peligros externalizar servicios públicos que manejan información confidencial de los ciudadanos.
- En definitiva, la externalización de determinados servicios públicos puede ser una buena opción para mejorar la calidad y la eficiencia de los mismos, pero siempre garantizando los derechos de los ciudadanos y manteniendo la administración un dominio y control real sobre los mismos. En algunas ocasiones la opción más correcta sería intentar mejorar las organizaciones públicas sin tener que utilizar la opción de esta manera de operar.

También exponen, que la administración pública en México ha demostrado incapacidad para producir servicios que satisfagan las necesidades y expectativas cada vez más complejas de los ciudadanos en un contexto de recesión de los recursos económicos públicos, lo que ha obligado a plantear cambios y reformas en los modelos organizativos y en las formas de actuación de las administraciones públicas. Señalan

dos enfoques de cambio del sector público que han tenido una importante repercusión: se trata del enfoque de gestión postburocrática formulado por Barzelay y de la reinención del gobierno de Gaebler y Osborne. Por lo que seguidamente describen de forma sumaria ambas perspectivas. Aduciendo que estos dos enfoques representan lo que podríamos denotar como la visión neoempresarial de la gestión pública, que está teniendo durante la presente década una gran aceptación en España y en el resto de los países occidentales. La visión neoempresarial se impone entre los políticos y los gestores profesionales sin mucha resistencia, por otra parte intenta recuperar las exposiciones dialécticas de otros tiempos y contrapone a la corriente neoempresarial una todavía poco estructurada corriente neopública.

Comentan que el enfoque de la gestión postburocrática es una corriente que se ha vuelto popular a partir del estudio de un caso particular en el estado de Minnesota: la experiencia del programa STEP (Striving Toward Excellence in Performance), y que de acuerdo con Barzelay, estudió la incorporación de mecanismos de mercado y de competencia para resolver graves problemas de mala gestión y lentitud en la actuación de diversas agencias estatales, básicamente derivados del erróneo control y decisión en las estructuras del staff del gobierno. Señalando que para Barzelay, el paradigma burocrático ha quedado claramente obsoleto y la sociedad, cada vez más exigente, solicita un nuevo modelo de organización: el paradigma postburocrático. En definitiva, trata de modificar los valores de las organizaciones públicas que deben dirigirse hacia nuevos conceptos: cliente, calidad, valor, servicio, incentivos, innovación, flexibilidad e impulso a la discrecionalidad de los empleados públicos. Según Barzelay las diferencias entre el paradigma burocrático y el postburocrático son:

- Las agencias burocráticas se enfocan hacia sus propias necesidades y perspectivas; una agencia postburocrática, hacia las necesidades del cliente;
- Una agencia burocrática se define a sí misma tanto por el monto de los recursos que controla como por las tareas que desempeña; una agencia postburocrática, por los resultados que alcanza para sus clientes;
- Una agencia burocrática controla los costos; una agencia postburocrática crea valor neto sobre aquéllos;
- Una agencia burocrática depende de la rutina; una agencia postburocrática modifica las operaciones en respuesta a las cambiantes demandas de sus clientes;
- Una agencia burocrática insiste en seguir procedimientos estandarizados, una agencia postburocrática construye decisiones a sus sistemas de operación para servir a su propósito;
- Una agencia burocrática anuncia políticas y planes; una agencia postburocrática instrumenta una comunicación de doble vía con sus clientes para revisar y definir su operación estratégica;

- Una agencia burocrática separa el trabajo de pensar y el de hacer, una agencia postburocrática impulsa a sus empleados a realizar ajustes para incrementar el servicio y el valor otorgado a los clientes.

A nivel práctico esta corriente puede ser interesante para mejorar la gestión pública. De todos modos, no estamos ante una aportación muy novedosa, ya que parte de las críticas que se hacen a la organización burocrática coinciden con las aportadas por el enfoque neoestructuralista. Con relación a las propuestas, éstas son más o menos una traslación de los enfoques de servucción, gestión operativa de servicios y de calidad total desarrollados desde hace un tiempo por las empresas privadas.

Sobre el enfoque neoempresarial de la administración, exponen que en la actualidad las aportaciones neoempresariales a la administración pública supone inevitablemente hablar de la reinención del gobierno de Osborne y Gaebler (1994), y en segundo plano, de otros textos que lo sustentan como, Gore (Ramió: 1999).

Subrayan que el objetivo de los investigadores que abordan esta temática ha sido transformar radicalmente la administración, convirtiéndola en un espacio de acción eficaz y eficiente, con tecnologías de punta y con actividades empresariales. Realizarlo es una tarea de prescripción de las medidas adecuadas; en concreto, dicen que Osborne y Gaebler (1994), proponen diez medidas sustantivas que permitan cambiar el procedimiento y la actitud para hacer las cosas en las administraciones públicas. Las diez medidas propuestas por estos autores, así como por Plastrik (1998), son las siguientes.

1. Gobierno catalizador: mejor llevar el timón que remar. Los gobiernos catalizadores separan las funciones del timón (programáticas y reguladoras) de las del remo (funciones de prestación de servicios y de cumplimiento) Luego emplean muchos métodos diferentes (contratos, vales, subvenciones, incentivos fiscales, y otros), aparte de los organismos públicos para alcanzar sus metas, y eligen el método que mejor satisfaga sus necesidades de eficiencia, eficacia, igualdad, responsabilidad y flexibilidad.
2. Gobierno propiedad de la comunidad: mejor facultad que servir directamente. Los gobiernos comunitarios quitan el control de los servicios a la burocracia y se lo entregan a la comunidad. Al financiar y capacitar a las comunidades para que resuelvan sus propios problemas consiguen que haya un mayor compromiso, que se tenga más cuidado y a menudo que haya más creatividad para resolver los problemas. También disminuye la dependencia.
3. Gobierno competitivo: Inyectar competitividad en la prestación de servicios. Los gobiernos competitivos exigen a los proveedores de servicios que, basándose en los rendimientos y los precios, compitan para atraer clientes. Son conscientes de que la competencia constituye una fuerza fundamental que no deja a los organismos públicos otro remedio que mejorar (esto no es aplicable a la función reguladora y a la programática)

4. Gobierno inspirado en objetivos: la transformación de la organización regida por reglas. Los gobiernos inspirados en la consecución de objetivos liberalizan su estructura, eliminando muchas de sus normas internas y simplifican radicalmente sus sistemas administrativos, como el de presupuestos, el de personal y el de compras. Exigen a todos los organismos que sepan claramente cuál es su objetivo, y luego dan libertad a los administradores para que encuentren la mejor manera de cumplirlo dentro de los límites establecidos por la ley.

5. Gobierno dirigido a los resultados: financiar el producto, no los datos. Los gobiernos dedicados a la consecución de resultados traspasan la responsabilidad de los *inputs* (¿cumplió las normas y gastó el dinero ajustándose a las partidas presupuestarias asignadas?) a los resultados o *outcomes*. Evalúan el rendimiento de los organismos públicos, establecen metas, recompensan a los organismos que alcanzan o rebasan dichas metas y utilizan los presupuestos para precisar el nivel que están dispuestos a pagar.

6. Gobierno inspirado en el cliente: satisfacer las necesidades del cliente, no de la burocracia. Los gobiernos dedicados a la satisfacción de los servicios tratan a las personas como si fueran clientes. Se basan en encuestas y grupos de debate para conocer la opinión de sus clientes. Establecen criterios de servicio al cliente y ofrecen garantías; y siempre que pueden permiten la elección entre varios proveedores de servicios. Con este *input* y estos incentivos, reforman sus organismos para ofrecer las mejores condiciones económicas.

7. Gobierno de corte empresarial: ganar en lugar de gastar. Los gobiernos empresariales dedican sus energías no sólo a gastar dinero, sino a ganarlo. Cobran tasas de usuario y tasas de impacto; exigen que sus inversiones sean rentables, y usan incentivos como los fondos de empresa, el reparto de ganancias o los fondos de innovación para animar a los administradores a prestar igual atención al hecho de ganar dinero como la que prestan al hecho de gastarlo.

8. El gobierno previsor: más vale prevenir que curar. Los gobiernos previsores procuran prevenir los problemas en lugar de prestar servicios para solucionarlos. Emplean la planificación estratégica, la previsión de largo plazo, y otras herramientas para estar mejor preparados. Para conseguir que las personas encargadas de tomar decisiones tengan una mayor perspectiva de largo plazo, reforman los sistemas presupuestarios, los sistemas de contabilidad y los sistemas de gratificación para cambiar los incentivos con los que trabajan.

9. Gobierno descentralizado: de la jerarquía a la participación y al trabajo en equipo. Los gobiernos descentralizados ceden la autoridad a los niveles inferiores del organismo o sistema, y animan a las personas que tratan directamente con los clientes a dar más importancia a las decisiones que tomen. Reestructuran los organismos para ceder a los empleados de primera línea el poder que tienen los silos funcionales, como las oficinas de compras o las unidades de mantenimiento. Capacitan a los empleados mediante la eliminación de categorías en las jerarquías organizativas, la utilización de equipos y la creación de sociedades de administradores y trabajadores.

10. Gobierno orientado al mercado: provocar el cambio a través del mercado. Los gobiernos orientados al mercado a menudo reestructuran los mercados privados para resolver problemas en lugar de emplear mecanismos administrativos como la prestación de servicios o la regulación del control y el mando. Crean incentivos económicos (como las tasas residuales y los incentivos fiscales) que alientan a las organizaciones privadas y a las particulares a observar comportamientos que permitan resolver problemas sociales.

2.7. Conceptos del Derecho Administrativo

Faya (1999, pp. 91-112), expone que para Maurice Duverger, la tasa administrativa es el precio abonado por el usuario de un servicio público no industrial. Y para Trotbas, la tasa sólo se da como contraprestación de servicios estrictamente obligatorios. Dice también que Fonrouge participa del pensamiento de Trotbas, al considerar a la tasa como una prestación pecuniaria que el Estado exige compulsivamente en virtud de una Ley, por la realización de una actividad que afecta especialmente al obligado.

Las tasas no constituyen una contraprestación, como se ha venido afirmando a través de una tradición doctrinaria, dice Faya. La finalidad política, económica, social o jurídica, de innumerables servicios públicos, impiden que las tasas sean contraprestaciones a los servicios prestados. Comenta que en México, una fuerte corriente de la iniciativa privada y aún del sector público, han venido condenando sistemáticamente la política de las “tarifas deficitarias” y que ya desde 1953, en España, Eduardo García de Enterría, con una visión magistral, se refería a la concepción que él llamaba patológica de la tarifa deficitaria.

En este déficit tarifario, sus impugnadores lo ven como una situación indebida. En nuestro país algunas poderosas corrientes han querido establecer la política de la “tarifa suficiente”, en virtud de la cual los precios de los servicios deben bastar para cubrir todas las necesidades económicas del servicio. Desafortunadamente, en muchos de los políticos y administradores, la tarifa suficiente se ha convertido como afirma García de Enterría en una verdadera regla de oro. Para los defensores de esta “tarifa móvil”, lo benéfico es que cambia conforme a las propias variaciones de los precios constitutivos del costo del servicio.

Dice también que, dado esta concepción doctrinal, salta inmediatamente a la vista que la tesis central de esta postura se asienta en una idea patrimonialista de la tarifa, sería en consecuencia, el precio del servicio prestado a cada usuario.

Una de las causas de esta noción patrimonialista de la tarifa, menciona el autor, ha sido precisamente el régimen concesional que otorgaba a los concesionarios el derecho al cobro de tarifas, como, la contraprestación a que el concesionario privado tiene derecho. Además, hay que considerar que estas empresas privadas, sujetas a un régimen de concesión administrativa, han gestionado su empresa adoptando formas particulares tanto en la gestión de los servicios como en la propia utilización procedimental, como ha sido concretamente el régimen de contabilidad privada.

Señala que la adopción de procedimientos privados en estas empresas, que prestan servicios públicos mediante una concesión administrativa, ha influido poderosamente en la concepción de las tarifas desde una perspectiva eminentemente empresarial. Por ello, los precios que los usuarios aportan por el servicio, son considerados como una ganancia lícita y necesaria para el sostenimiento de la empresa, y para su merecido fortalecimiento económico. La constitución de estas empresas, bajo una estructura esencialmente privada, ha contribuido a que las tarifas se fijen de acuerdo a las políticas particulares de estas empresas, sin tomar en cuenta la perspectiva de conjunto de la política financiera de un país.

El alejamiento por parte de estas empresas de las grandes políticas financieras de un país, y el particular establecimiento de decisiones económicas de las tarifas, ha sido la causa fundamental de la estructuración de innumerables servicios públicos sobre criterios esencialmente patrimonialistas. Este factor ha impactado poderosamente a innumerables empresas públicas, que quieren seguir la misma tónica de las empresas privadas que usufructúan un régimen administrativo de concesión, para la explotación de servicios públicos.

Comenta que García de Enterría menciona que, autores como Sake, Graciano y Pangorra, han señalado la discriminación realizada entre servicios esenciales y no esenciales del Estado, atribuyéndole a los primeros el carácter de tasas por los ingresos percibidos y a los segundos el carácter de precios de derecho privado. Refiere el intento por reducir el concepto de tasa a las prestaciones administrativas de carácter “jurídico” procedentes de la soberanía del Estado, haciendo entrar todas las prestaciones “económicas” de las empresas públicas dentro de la teoría de los precios. Su idea central consiste en que el único criterio válido, fijo y permanente, es el administrativo: actividades que son servicios públicos y actividades que no lo son.

Dice también que, en virtud de que las tarifas afectan al orden de los servicios públicos, la administración pública conserva siempre la soberanía sobre las tarifas, constituyendo esta soberanía una potestad indefectible que en ningún momento puede extinguirse o disminuirse por el derecho de haberse otorgado la concesión administrativa.

La tarifa es una retribución a favor del concesionario, pero es la administración pública la única que tiene la potestad para fijarlas, o en virtud de que la prestación de los servicios públicos es propia de la administración y subroga en los particulares la potestad soberana para la fijación de tarifas. Tanto en la relación de la administración con el concesionario, así como en la relación del concesionario con el usuario, las tarifas es una cuestión inherente a la potestad soberana de la administración, por lo que en ningún momento la tarifa puede concebirse como un precio contractual.

Para el caso de México, dice que muchísimas de las entidades paraestatales defienden férreamente la independencia de su orden financiero, desvinculando sus políticas particulares de las políticas generales del Estado.

En nuestro país, expresa, esto ha venido sucediendo dado que muchas de estas entidades públicas se han estructurado mediante una concepción patrimonialista, no haciendo uso solamente de los procedimientos privados, sino de las políticas propias de las empresas privadas.

Esto fue decisivo para la construcción clásica de la doctrina de la tasa entendida como una contraprestación por la utilización individual de un servicio, concibiéndose a esta tasa dentro del marco del fenómeno de cambio, negándose en consecuencia a la tasa, el carácter de un fenómeno de contribución, sostiene que. La primera objeción de peso a este enunciado clásico de la tasa es que en, su mismo planteamiento, olvida la naturaleza esencial de la tasa como tributo, como exacción pública, confundiéndola de hecho con un precio de derecho privado; según lo observa acertadamente al estudiar la construcción jurídica del precio de derecho privado.³⁴

Además, argumenta, la concepción moderna de las tasas niega terminantemente la concepción clásica, que pretende hacer de la voluntad del usuario su mismo título, justificando de esta manera su imposición, y la razón suprema de su justicia. Dado que el único criterio válido, fijo y permanente de las tasas, es el administrativo y bajo una concepción moderna de los servicios públicos, el único criterio razonable y justo de la tasa es el interés público, en consecuencia, el verdadero título de la tasa en cuanto evidente exacción pública, es la ley, y no la voluntad del usuario, como lo pretende la concepción clásica.

Donde existen opiniones encontradas, dice el autor, es en la conveniencia de si los servicios públicos deben prestarse por el gobierno, o bien, por los particulares a través de concesiones administrativas o simples autorizaciones se trata de dos posturas radicales donde uno de los factores que más han influido para propiciar esta grave confusión, ha consistido la insistencia de que el mejor modelo económico que México puede seguir es el de la economía de mercado, y de que este modelo está reñido con los servicios públicos prestados por el Estado, poniendo como ejemplo tiene las más importantes y desarrolladas economías del mercado mundial: Estados Unidos, Alemania, Inglaterra, Francia, Canadá, y otras. De las cuales afirma que en gran parte estas economías son fuertes, precisamente, por los servicios públicos brindados por estas naciones, y por el hecho de que algunos, son prestados por los particulares.

Estas afirmaciones, establecen una verdad parcial, lo que conlleva a una mayor confusión y a la pérdida de la veracidad en el contexto general. Es cierto, pues así lo ha comprobado la historia económica, que las naciones altamente desarrolladas lo son muchas veces, y en gran parte, a que han adoptado un sistema económico de libertad de industria, de comercio, aunque con restricciones. Además que, la economía de

³⁴ En suma, una concepción política derivada del más clásico liberalismo económico, la que pretende darle a la tasa una concepción estrictamente de contraprestación y de una producción de precio de utilidad privada, radical idea que pretende hacer de los servicios públicos una carga exclusiva para los usuarios, trastocándose con esto la política general de las finanzas y protegiendo en última instancia, a los más poderosos.

mercado ha comprobado que es más eficaz que la economía socialista, y de esta afirmación no hay duda hoy en día, ni la propia Rusia lo puede negar.³⁵

La concesión del servicio público. Fraga (1963, p. 391-398), sostiene que a pesar de que una de las instituciones administrativas de caracteres más indefinidos y de más imprecisos contornos ha sido la de la concesión administrativa, en razón de que ha servido para denominar actos del poder público que no tienen entre sí ninguna semejanza aparente y en otros casos actos de naturaleza similar, se denominan indistintamente contratos, concesiones, permisos, licencias o autorizaciones, el término concesión sólo está usado correctamente cuando sirve para denominar los actos del poder público que facultan a los particulares para el establecimiento y explotación de un servicio público, o para la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio directo y propiedad de la nación.

En consecuencia, la concesión de servicio público se puede definir de acuerdo con Vedel: como un procedimiento por el cual una persona pública, llamada autoridad concedente, confía a una persona, física o moral, llamada concesionario, el cuidado de manejar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio.

Por otra parte, señala Fraga, la concesión de explotación de bienes se diferenciará de la de servicio público, pues en ésta el concesionario se obliga a prestaciones frente al público, mientras que la primera, por su carácter remuneratorio, se limita a aprovecharse de los productos de la explotación para la que obtuvo la concesión. A su vez, ambos tipos de concesión se distinguen de la autorización, de la licencia y del permiso, ya que en estos tres últimos actos el particular tiene un derecho preexistente, cuyo ejercicio está restringido porque puede afectar la tranquilidad, la seguridad o la salubridad públicas y esa restricción sólo se levanta mediante la garantía de estos actos; en los casos en que se otorga una concesión el particular adquiere el derecho de manejar el servicio o de explotar los bienes por virtud.

Enumera varias ventajas del sistema de la concesión, principalmente las que libran al Estado de las grandes inversiones que son requeridas para ciertos servicios, en el concepto de que, como normalmente esas concesiones se otorgan con cláusulas de reversión, al cabo del tiempo que duren aquéllas el Estado ha adquirido sin desembolso las instalaciones requeridas y puede ya explotar directamente el servicio. Igualmente se ha considerado que la gestión financiera del servicio es más acertada en manos de un particular que en las de un funcionario público, puesto que aquél tiene comprometido su interés personal. Sin embargo se ha objetado a la concesión por presentar un obstáculo para mejorar y variar las condiciones de prestación del servicio, de acuerdo

³⁵ Pero lo que no es cierta es la afirmación de que los países ricos como E. U. e Inglaterra (por mencionar los modelos clásicos de economía de mercado) cuentan con una mínima intervención del Estado en materia de servicios públicos. La verdad es precisamente lo contrario: en estos dos países, como también en Canadá, Alemania, Japón, Francia, el Estado interviene poderosamente en materia de servicios públicos. Que estas naciones en los últimos diez años hayan transferido una importante cantidad de servicios públicos para que los presten las particulares, es una cuestión muy distinta a que el Estado no intervenga poderosamente en los servicios públicos.

con la variabilidad de las necesidades que tiende a satisfacer donde, además, la explotación está expuesta a que el interés público se subordine al interés personal, del concesionario de aumentar sus utilidades, y finalmente, que la colectividad se ve privada de las utilidades, a veces cuantiosas, que van a enriquecer al concesionario.

Estas desventajas, han hecho pensar en otro, sistema de concesión; uno donde se combina la intervención del Estado y los intereses privados. En el que la explotación del servicio público a una sociedad figuren como accionistas no sólo los particulares, sino también el Estado y aun los usuarios del servicio; de tal manera que, tanto en la inversión del capital que el servicio requiere como en su administración, intervenga el Estado aportando parte de los fondos públicos y forme parte en los consejos de las empresas. Así dice, de esta manera los elementos puramente privados que constituyen los elementos del servicio concedido ordinario, vienen a agregarse en la empresa de economía mixta, los elementos públicos en cuanto al personal y en cuanto a los bienes. No es, pues, ya la economía privada; no es enteramente la economía pública; es, según la denominación que ha sido adoptada, la economía mixta, economía que es a la vez pública y privada.

Observa que en la empresa de economía mixta, la legislación mexicana se denomina también de participante estatal, el Estado obtiene el concurso financiero de los particulares y los métodos que éstos usan en sus empresas; donde la presencia del Estado facilita la adaptación de la empresa a las necesidades del público y evita, además, que el interés de éste sea propuesto a una finalidad de lucro, logrando finalmente que las utilidades de la explotación también beneficien al propio Estado. De esta manera, se podrán aprovechar todas las ventajas de la concesión y se suprimirán sus inconvenientes.

A partir de esos antecedentes, señala el investigador, se ha ido fortaleciendo la idea de que el manejo de un servicio público no puede dejarse en su integridad sujeto a los pactos inmutables de un contrato, puesto que si el servicio público por naturaleza está destinado a satisfacer necesidades de la colectividad, requiere, para ser realmente efectivo, tener la bastante elasticidad, a fin de irse adaptando a la variedad y complejidad de dichas necesidades. Es por eso que el Estado, aun sintiéndose maniatado por los términos de un contrato, en una forma indirecta interviene, como de hecho ha sucedido, en algunos aspectos de la explotación del servicio.

En efecto, asegura, el Estado ha interpretado en forma constante que, dentro de las estipulaciones contractuales de la concesión, no ha podido quedar comprendida su facultad; y se puede señalar también otra forma indirecta consistente en multiplicar las causas de caducidad de las concesiones, pues de esta manera se considera que se tiene siempre una arma contra el concesionario para obligarlo, si quiere conservar su concesión, a aceptar frecuentes modificaciones a ésta, lo que permite al Estado introducir variaciones en el régimen originalmente estipulado.

Sin embargo, observa todas las soluciones anteriores son insuficientes y no hacen sino demostrar que la tesis contractual se aviene mal para explicar la naturaleza de la

concesión, no permite que la administración adopte unilateral y oportunamente las medidas necesarias para el adecuado y eficaz funcionamiento del servicio público.

Por otra parte Fraga dice que, al tratar este aspecto de la concesión, considera que: el concesionario se encuentra así en una situación paradójica. Esta situación consiste en que, por una parte, tiene derecho a esperar la realización de beneficios, pero que, por otra parte está sometido en interés general, a obligaciones que pueden ser modificadas. ¿Cómo resolver esta antinomia? La solución la proporciona la idea del equilibrio financiero... esta idea se justifica desde luego porque es la expresión de la voluntad de las partes, porque ella se encuentra en la base del contrato... es, por consecuencia normal admitir que ni la tarifa ni las cláusulas relativas al funcionamiento del servicio son intangibles con tal de que el equilibrio inicial que las ligaba entre sí sea salvaguardado. La segunda razón que justifica la idea del equilibrio financiero es la de que este equilibrio debe existir en interés del servicio mismo.

Es evidente que si la administración usase de su poder de modificación de las obligaciones del concesionario sin concederle indemnización o si no se interesase por el funcionamiento financiero de la concesión, la persistencia de los deficientes podría llevar al concesionario a la cesación del servicio. La idea del equilibrio financiero ligar los dos polos de la concesión; es ella la que asegura la síntesis entre el hecho de que se trata de un servicio público y el de que al mismo tiempo se trata de una empresa privada... La idea del equilibrio financiero debe ser combinada con otra: la de que en todo contrato-concesión hay una sola norma.

Para el caso de las concesiones, la Ley de vías de comunicación, Art. 89, observa que éstas sólo podrán ser traspasadas a otra persona con aprobación de la autoridad concedente, donde la falta de dicha aprobación, así como la cesión o traspaso total o parcial de la concesión a un gobierno o estado extranjero, se considera por dicha Ley como causas de caducidad o de nulidad del acto de traspaso. En segundo término se ha considerado indispensable establecer las precauciones debidas a fin de garantizar la idoneidad del concesionario para aprovechar la concesión.

Es necesario dice, que la autoridad respectiva se cerciore previamente de la honorabilidad y sólida posición financiera de los solicitantes de concesiones que requieren fuertes inversiones de capital; en los artículos 84 y 91 de la ley citada, se establece el régimen de las oposiciones y el procedimiento para decidir las, estableciendo que dentro de treinta días después de la última publicación de la solicitud de concesión podrán oponerse los terceros que pudieran resultar perjudicados; donde la secretaría de comunicación y transporte dará al solicitante conocimiento de la oposición y fijará a las dos partes un término de sesenta días para pruebas y alegatos; y después de ese plazo se les citará a una junta de avenencia, y si ésta no se logra, la secretaría, recabando de oficio las pruebas que estime pertinentes, calificará la oposición y la comunicará a los interesados, quienes pueden recurrir a la resolución ante los tribunales.

Además, debe considerarse como un requisito esencial para que las concesiones de servicio público surtan sus efectos, que una vez otorgadas, se publiquen en el diario

oficial, puesto que éstas contienen verdaderas disposiciones legales que se regulan no solamente la situación del concesionario sino también la de los terceros, usuarios del servicio.

Existen, sin embargo, casos en los cuales la misma ley reconoce la posibilidad de que el concesionario traspase la concesión a una sociedad organizada conforme a las leyes del país (Ley de vías generales de comunicación, artículo 13). La obligación del concesionario de ejecutar personalmente la concesión, implica, además, la de aportar todos los elementos pecuniarios indispensables para la ejecución de las obras y explotación del servicio. Donde el Estado puede concurrir en la aportación de elementos para la empresa. Haciendo esto por vía de subvenciones, garantizado determinado interés a los capitales invertidos o concediendo otra clase de ayudas, como son franquicias fiscales, derecho de ocupación de bienes nacionales para el objeto de la concesión, y otras, pero normalmente es el concesionario quien debe solventar todos los gastos que origina la ejecución de la concesión, no gozando de ningún régimen privilegiado especial para obtener los fondos o bienes que requiera la empresa.

Sin embargo, expresa que el Estado, estimando de utilidad pública el objeto de la concesión, ha considerado, casi en todos los casos, que es procedente la expropiación forzosa de los bienes necesarios para la instalación de las obras autorizadas. Comenta que mucho se ha discutido sobre la naturaleza de esa expropiación, pues en ella se trata de privar a un particular de su propiedad para que la adquiera otro particular: la justificación del sistema reposa en la circunstancia de que el concesionario no puede ni debe considerarse como un empresario privado, y de que no está en la misma condición de quien ejerce su libertad de contratación y de comercio. Porque el concesionario es un agente del poder público en la realización del servicio autorizado por la concesión.

También, opina que el concesionario está obligado a mantener en buen estado los bienes durante el plazo de la concesión, llegándose hasta autorizar al gobierno para intervenir la empresa, si durante la última parte de la vigencia de la concesión el concesionario ha descuidado los bienes, y determinar si está obligado a aceptar la modificación y si ésta puede hacerse sin responsabilidad para la administración. Agrega que la doctrina jurídica moderna ha sosteniendo como indudable que el concesionario está obligado a aceptar esa situación más onerosa; pero al mismo tiempo reflexiona que la carga no debe recaer exclusivamente sobre él, pues la administración está obligada por la concesión a mantener el equilibrio financiero del servicio.

El concesionario de un servicio público tiene relaciones jurídicas no sólo con la administración concedente sino también con el usuario que se aprovecha de las prestaciones. Basta que el particular se adhiera a la ley para que obtenga la prestación del servicio en las condiciones que señala la reglamentación. Así es que ese acto del particular se puede analizar como un acto condición, puesto que, sin necesidad de contrato, a él queda subordinada la aplicación del régimen general del servicio.

Expresa que la tesis de la legislación mexicana no es muy clara al respecto. Porque por una parte, existen disposiciones que establecen expresamente la obligación del concesionario de prestar el servicio a todo el que lo solicite, sin preferencia alguna, y la

de prestarlo en términos uniformes a todos los que se encuentren en las mismas condiciones; pero, pero otra parte, también existen disposiciones que parecen admitir que las relaciones del concesionario con el usuario se regulan por los contratos privados que celebren.

Así, por ejemplo, la Ley de vías generales de comunicación previene en sus artículos 57 y 61, que las tarifas se aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento, quedando obligadas las empresas a sobreponerlas sin variación alguna; y en sus artículos 62 y 62 establece que, una vez que una empresa haya sido autorizada para iniciar la explotación y tenga aprobado sus horarios, tarifas y demás documentos relativos, no podrá rehusarse a prestar el servicio solicitado, en el concepto de que no debe dar preferencias que no estén autorizadas por la ley. Por otra parte en su artículo 66, ordena que las empresas, al recibir mercancías para su transporte, extenderán al remitente carta de porte o conocimiento en los términos que establezcan la propia ley o su reglamento, y en su defecto, las disposiciones del código de comercio.

En el mismo sentido, expresa que la concesión es, por su misma naturaleza, de un carácter temporal. Ya se trate de las concesiones para aprovechamiento de bienes nacionales, o bien de las de servicio público, ellas se conceden, salvo algunos casos excepcionales, por un tiempo determinado; y que el principio fundamental que domina la fijación de un término de duración de las concesiones, sobre todo las de servicio público, es el de que durante su vigencia pueda el concesionario no sólo obtener una utilidad razonable sobre sus inversiones, sino también recuperar el importe de éstas por medio de las cuotas que los usuarios paguen por el servicio.

Así como las estipulaciones contractuales no pueden ser modificadas sino por otro acto también de naturaleza contractual, es uno de los elementos reglamentarios de la concesión que puede ser modificada en cualquier instante por un acto unilateral, como medio de explotar un servicio público, y substituirlo por otro que considere más adecuado. En tal caso, la concesión puede finalizar anticipadamente, si así lo determina o no la autoridad concedente, de acuerdo con la ley que opera el cambio de procedimiento; pero precisamente, porque se reconoce al concesionario un derecho al plazo de la concesión, procede que se le indemnice tal y como si se tratara de una expropiación.

Las concesiones pueden concluir antes de la expiración del término estipulado, es decir, cuando cesa el objeto para que fueran otorgadas, o cuando el concesionario deja de cumplir algunas de las obligaciones impuestas por la propia concesión. Sin embargo, no todas las faltas de cumplimiento dan lugar a la extinción de esta. Algunas pueden provocar únicamente la imposición de una sanción administrativa o penal, o bien dar lugar a una responsabilidad civil. Otras pueden constituir causas de rescisión o de caducidad. La Ley de vías generales de comunicación establece que “la falta de cumplimiento de la concesión o del contrato, en los casos señalados como causas de caducidad en el artículo 29 o en los mismos contratos, que no tengan sanción en la ley, dará lugar a la rescisión judicial de la concesión o del contrato...” (Art. 37) Como se ve, en esa ley no se da más que un criterio formal para distinguir las causas de rescisión de las de caducidad, pero no se explica la diferencia que entre ellas puede existir.

Finalmente, dentro de los estudios doctrinales de mayor importancia en nuestro país, podemos citar la opinión del gobierno federal en el precitado juicio que le entabló la compañía agrícola de Tlahualilo. Allí se trató de cuestiones de rescisión y de caducidad quedando asentado lo siguiente: Independientemente del derecho de rescisión por falta de cumplimiento, que en los contratos administrativos compete tanto el ejecutivo federal como al concesionario, en la caducidad, el derecho mismo no se origina porque no se ejecuta el acto previsto. A nuestro modo de ver las cosas, tal significado debe darse a la caducidad aplicada a las concesiones, por más que en muchas leyes se refuten, como causa de ella, infracciones de muy diversa naturaleza al acto de concesionario³⁶

2.8. Reglamentación General del Transporte de Carga en Sinaloa

Disposiciones generales. La Ley General de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa, (L.G.T.Y.T. del E.S) (2002, p. 36-40), señala que el transporte, como servicio público, es atribuido al ejecutivo del estado, siendo suya la facultad de otorgarlo a instituciones oficiales, autorizarlo o concesionarlo a particulares. Dicha ley considera servicio público de transporte de personas o cosas el que se realice por calles y caminos de jurisdicción estatal para la satisfacción de las necesidades colectivas en forma general sujeto a tarifa. Donde se asienta que, para una mejor prestación del servicio de transporte, se podrán celebrar convenios de coordinación con el estado, la federación y los municipios. Además que, cuando se autorice o considere la prestación, quedará a juicio del ejecutivo establecer para su explotación las modalidades que dicten el orden público y el interés social, pudiendo decretar las medidas tendientes a lograr la más eficaz coordinación y señala que el gobierno del Estado implementará políticas y programas tendientes al impulso del servicio de transporte dando prioridad al transporte colectivo.

Concesiones y rutas. Al respecto la L.G.T.Y.T del E.S (2008), indica que la concesión del servicio público de transporte es la autorización que otorga el ejecutivo del Estado, en los términos de la presente ley, para prestar al público el servicio de transporte de personas o cosas en los centros poblados y caminos del estado de Sinaloa. Asimismo, que las concesiones para explotar el servicio público de transporte, se otorgarán a las personas físicas y morales, y que se expenderán en forma individual y colectiva. Por otra parte señala, que las personas físicas o morales sólo podrán ser titulares de un máximo de tres concesiones de servicio público de transporte, con el número de permisos que las necesidades del servicio lo requiera a juicio de las autoridades de tránsito y transportes y aprobadas por el ejecutivo estatal. Donde las concesiones para explotar el servicio público de transporte se concederán preferentemente a quien garantice la prestación del servicio en las condiciones de calidad requeridas por esta ley y sus reglamentos.

³⁶ El autotransporte se considera un servicio público y al respecto, Gabino Fraga dice: “el servicio público es una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que, por virtud de regulación especial del poder público, deben ser regulares, continuas y uniformes”. también que los particulares pueden crear empresas que satisfagan necesidades colectivas: pero el Estado en el ejercicio de sus atribuciones de tutela de los intereses colectivos, interviene regulando y organizando la actividad mediante una reglamentación adecuada que garantice la regularidad y uniformidad de las prestaciones (Veg: 1990; 3-6).

Se entiende por servicio público de transporte de carga en general, el destinado al traslado de mercancías, materiales de construcción, animales y objetos en los términos y condiciones que señala la ley y sus reglamentos. Donde las concesiones o permisos de ruta o zona, se otorgarán en igualdad de condiciones, según sea el orden cronológico de la presentación de la solicitud. Las tarifas que se cobren a los usuarios de las diferentes clases y servicios, deberán autorizarse por el poder ejecutivo del Estado; además, dichas tarifas se revisarán durante el segundo bimestre de cada año.

Con respecto a las zonas aprobadas por el ejecutivo del estado, la ley establece señala que sólo podrán ser modificadas por éste, acorde a las necesidades del servicio; y la vigencia de las tarifas, horarios e itinerarios, será definida de acuerdo a las concesiones o permisos, pero el ejecutivo podrá en cualquier momento modificarlas por causa de interés social.

En lo que concierne a las maniobras de carga, descarga y estiba que se ejecuten en las zonas de jurisdicción estatal, se consideran como actividades conexas del transporte. Las tarifas que rijan estos servicios deberán ser autorizadas por la dependencia del ejecutivo del Estado facultada para ello.

Además, en contraparte considera como transporte particular aquel que traslada a: educandos, por la propia institución educativa; trabajadores por su patrón; lo relacionado con los servicios que presten las empresas, vehículos por unidades dotadas con grúas, productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción, líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques, personas o cosas, en casos similares a los anteriores a juicio de la dependencia competente.

Finalmente, a las personas constructoras y a las que se dedican a la compra y venta, se les podrá autorizar el transporte de sus elementos o demás equipo que sea de su propiedad y los requieran para el desarrollo de su actividad, en tanto dichos elementos formen parte del activo fijo de la empresa.

APARTADO II FUNDAMENTOS TEORICOS METODOLOGICOS

En el proceso investigativo, el construir el basamento teórico metodológico, es una tarea fundamental de todo estudio, el cual encuentra sustento en los diferentes enfoques de los teóricos que escriben acerca del conocimiento, para ello se requiere el abordaje de las diferentes labores que se han de realizar en la consecución de resolver una determinado problema.

Es bien sabido que aprender más acerca de la historia, origen y alcance de un fenómeno en estudio, conocer que métodos se han aplicado exitosa o erróneamente, para estudiar el problema específico o problemas relacionados, saber que respuestas existen actualmente para las preguntas de investigación. Identificar las variables que requieren ser medidas y observadas, además de cómo han sido observadas y medidas para decidir cuál es la mejor manera de recolectar los datos que se necesitan, así como donde obtenerlos, realizar su análisis.

Refinar el planteamiento y sugerir hipótesis, justificar la importancia del estudio, explicar las diferencias entre nuestros resultados y el conocimiento existente, analizar las formas de cómo podemos interpretar los datos, ubicar nuestros resultados y conclusiones dentro del conocimiento existente, construir teorías y explicaciones. Donde siempre Existe la posibilidad de desarrollar nuevas preguntas de investigación e hipótesis que han de resolverse en futuras investigaciones. Son entre otras más las funciones del marco teórico metodológico que se han de tratar en los capítulos siguientes.³⁷

El basamento del marco teórico metodológico de esta investigación de este segundo apartado son: los sistemas tributarios internacional, nacional y el transporte y sus impuestos. En este apartado se encuentran los elementos que nos orientaron para contrastar la realidad objetiva que viven las organizaciones del TPC de Culiacán y lo dicho por los autores. Desde esta óptica, se busco la relación que guardan en su forma de relacionarse con su ámbito interno y externo, mismo que sirvió de contrapartida, en el análisis de su problemática. En su formas de conducción. De esta forma poder elaborar implementar alternativas adecuadas para lograr un desarrollo más armónico de ellas.

Bajo esta perspectiva, a continuación se relacionan los elementos a considerados que direccionaron el camino que sustenta esta investigación.

³⁷ La importancia de que la tesis incluya un capítulo de marco teórico reside en que este sirve como referencia que orienta el diseño de la investigación y a la interpretación de los resultados. Cita obtenida del material del curso de la materia de seminario de metodología de la investigación II, del catedrático Marco Antonio Rodríguez Peñuelas PITC Titular "C" FCA UAS.

CAPITULO III

EL SISTEMA TRIBUTARIO INTERNACIONAL

El trabajo plasmado en este capítulo pretende, ofrecer elementos de reflexión y debate a los propios actores de las políticas de reforma fiscal llevados a cabo en otros países, de América Latina y de la Unión Europea, es decir, a los sujetos políticos y económicos, los cuales, en última instancia, son los encargados de su diseño, elaboración y puesta en ejecución. Todo ello, sin el ánimo depredador o, si se quiere, “neocolonialista” de exportación de modelos foráneos hacia realidades políticas y económico-institucionales muy distintas y a su vez diversas.

Sería altamente contradictorio que desde estas páginas se tuviera tal intencionalidad, en tanto que una de las primeras conclusiones críticas sobre los factores explicativos de los sucesivos fracasos de los múltiples intentos de reforma fiscal llevados a cabo en México, sin hacer referencia a las importaciones de modelos extranjeros, a menudo de elevada formalización teórica y, posiblemente, con éxitos importantes en sus resultados en los países de origen, pero de escasa aplicación efectiva a la realidad institucional del país mexicano.

Entiéndase, por tanto, lo aquí expuesto más como contribuciones al debate abierto sobre las distintas reformas fiscales que se han implementado en otros países, con las limitaciones que impone la distancia, no sólo geográfica, sino también en el orden de la cultura política, económica e institucional. Que tan diferente es se da en los distintos escenarios del ámbito mundial.

Es pues la pretensión de abordar brevemente primeramente desde los procesos de reforma fiscal América Latina y los quehaceres en materia de políticas públicas, enfocándonos de manera particular al país de Brasil, asimismo de los sucesos en la Unión Europea al respecto, arribando finalmente en lo particular a España, porque consideramos que con ello, podremos tener un panorama que nos permita conocer lo que sucede en el ámbito internacional y tener la posibilidad de comparar lo que realizan esos países, en relación al país México. Cabe señalar que la importancia que esto reviste es por la necesidad de entender que si México no ha logrado obtener una política acorde a las necesidades que requiere, no es porque no pueda hacerlo sino porque los actores políticos no tienen la voluntad de efectuarlo porque o no les interesa o por el hecho de que obedecen a sus propios intereses o a los de otros a los que están supeditados por las prebendas que obtienen por omitir cuestiones que la realidad les indica y no ven las necesidades que sus propias regiones necesitan pretendiendo ignorarlas y hacer como que no existen aludiéndolas.

Las economías de la región disponen de una serie de instrumentos para contener los efectos negativos de este contexto internacional que, además de que conllevan costos, no suponen una efectividad asegurada y pueden generar efectos secundarios no deseados. En este contexto el reto para los encargados de la formulación de políticas consiste en diseñar la adecuada combinación de instrumentos que tome en cuenta las características específicas de la inserción comercial y financiera de cada país para crear

un entorno favorable a la inversión, el empleo y la mejora del bienestar de la población en general como ha de observarse en los apartados siguientes.

3.1. América Latina y el Contexto Político

Ruesga (2006), señala que los países de América Latina (AL) dentro de los cuales se encuentra el país mexicano, se enfrentan de nuevo, en la primera década del siglo XXI, a la necesidad de superar el estancamiento social y económico que muchas de sus naciones sufren, de forma más o menos continuada, desde las últimas décadas del siglo XX, habiendo llegado, incluso, a la pérdida de niveles de desarrollo ya alcanzados en años anteriores. Esta situación de estancamiento y depresión no sólo puede ser vista desde una perspectiva a través del tiempo, sino también relativa. Porque en un mundo crecientemente globalizado lo que importa a cada uno de sus habitantes. Es lo que se valora en cada país por sus ciudadanos, en términos de competitividad a escala mundial, no es tanto su propio nivel de bienestar pasado, es decir, sus indicadores económicos en términos absolutos y en crecimientos porcentuales, así como tener en cuenta la evolución de sus competidores, individuales o sociales, al ver en éstos la imagen o el modelo a seguir. En este sentido, la situación de AL, puesta en relación con los países del Sureste de Asia, con los que suele compararse, es aún más negativa. Mientras que naciones como Corea del Sur o Tailandia disponían en los años cincuenta del pasado siglo de niveles de desenvolvimiento económico y renta per cápita inferiores a los de varios Estados latinoamericanos clave, tales como Argentina o Brasil, lo cierto es que en los momentos actuales aquellos países superan en varios dígitos cualquiera de los indicadores de renta y riqueza utilizados habitualmente para posicionar a las naciones en las escalas de desarrollo mundial, tanto cuantitativos (PIB, renta, etc.) como cualitativos (índices de desarrollo humano).

Esta visión de la reciente historia latinoamericana no debe ser matizada. En principio, porque el mundo latinoamericano está lejos de ser homogéneo y la evolución histórica o la situación presente de dos de las naciones de AL, no pueden agruparse de manera arbitraria en un conjunto idéntico.

Por otra parte continua denotando sobre, las dimensiones geopolíticas, demográficas y sociales de los diferentes Estados de AL denotando lo variadas en que estas se presentan, pues poco tiene que ver el peso territorial y poblacional de México (110 millones de habitantes) con el de Perú (28 millones de personas). Tampoco la evolución de las, instituciones, partidos políticos, sociedad civil, legislación, entre otras. (Los cuales ya eran distintos en tiempos del virreinato) permiten concluir de manera tajante y unilateral que los últimos cincuenta años de vida económica en esta región sean negativos para todas las entidades de la misma, incluyendo las Estado - Nación, ya que (supuesto de Venezuela o Argentina) han sucedido ciclos de gran expansión económica con periodos de profundas depresiones.

Adicionalmente, los ciclos económicos habidos, especialmente aquellos que han supuesto un fuerte impulso al crecimiento, o han sido muy cortos, no revirtiendo la tendencia al estancamiento en la segunda mitad del siglo XX; o han sido seguidos de depresiones más que significativas; o se han basado en circunstancias coyunturales,

generalmente incrementos de los precios internacionales de determinadas materias primas; o -lo que es más relevante para cualquier estudio de una visión del desarrollo económico que no identifique a éste con una pura elevación de variables macroeconómicas, tipo PIB-, no han supuesto ninguna mejora para la inmensa mayoría de la población e incluso han generado un aumento de la gran brecha de desigualdad de renta y riqueza que existe en estos países.

Por otro lado Carbajo (2006), dice que los datos sobre la pobreza en AL, siguen siendo dramáticos y su evolución no es tampoco muy halagüeña. Entre 1990 y el año 2011 la pobreza tan sólo ha descendido, como media en estos territorios, desde el 48 al 44 por ciento; lo que se traduce en que más de 220 millones de personas siguen en esta situación y, lo cual es más grave, la denominada “indigencia” 5, si bien se redujo del 22 al 19 por ciento en el mismo periodo, ha aumentado en zonas urbanas. En otro orden de cosas, la distribución de la renta en la región es la menos igualitaria del planeta con índices de Gini cercanos o superiores al 0,5 (a efectos comparativos, se señala que en los Estados miembros de la Unión Europea - en adelante, UE- este índice se ubica en el entorno del 0,3), ofreciendo la peor distribución de la riqueza del Mundo. Este grado de pesimismo económico y social (marginación, subempleo masivo vinculado a la informalidad económica y crónica en zonas urbanas, falta de acceso a servicios básicos, inmigración ilegal a otros Estados) también puede y debe ser matizado por otros elementos positivos: desde la mejora general de los grados de alfabetización y escolarización (otra cosa es la calidad de la enseñanza) hasta la constante adhesión.

A pesar de estos avances, el Comité Económico y Social Europeo (CESE) señala que:

Además destaca que la práctica generalización del sistema democrático en América Latina no ha ido, sin embargo, acompañada por un incremento de la ciudadanía social (empleo, protección ante la vejez, ante la enfermedad, ante el desempleo, ante la discapacidad, educación, vivienda, igualdad de oportunidades, seguridad ciudadana, mejora del nivel económico, acceso a los nuevos instrumentos de información y comunicación). Muchos ciudadanos carecen de derechos civiles y sociales básicos. La incapacidad, la debilidad, de los Estados en AL para asegurar cuestiones esenciales como una cierta equidad fiscal, el acceso a la justicia, la protección ante distintas formas de violencia, sistemas de protección social universales, la participación de los ciudadanos en las cuestiones que les afectan, entre otros, ha llevado a algunos a hablar de Estados ausentes. Así como de una ciudadanía poco participativa.

Desde una perspectiva general, puede afirmarse que si bien AL ha logrado en los últimos años consolidar la democracia, iniciar un proceso general de reformas económicas y sociales y repuntar en los índices de desarrollo económico universal, no puede asegurarse en los momentos presentes que los procesos de reforma emprendidos desde finales del siglo XX conduzcan a la consolidación en el tiempo de estos indicadores. Tampoco las mejoras se han extendido de manera uniforme por toda AL, ni han beneficiado de manera equitativa y generalizada al común de la población. Por el contrario, la desigualdad de los procesos de modernización e institucionalización económica, política y social de AL en los últimos ejercicios puede haber agravado los

grandes desequilibrios sociales, regionales, de género, entre otros, que caracterizan desde sus orígenes el modelo económico, de por sí distorsionado y desigual.

Para 2011 AL continúa en la misma dirección y señala que la CEPAL, proyecta una tasa de crecimiento del PIB regional del 4,7%, lo que implicaba un aumento del 3,6% en el PIB por habitante. Este crecimiento será el resultado de la consolidación de la recuperación que las economías de América Latina y el Caribe iniciaron en la segunda mitad de 2009. Sin embargo, la pérdida paulatina del dinamismo de la economía internacional y, en algunos casos, el retiro gradual de las políticas públicas adoptadas en la región para enfrentar la crisis, contribuirían a explicar la desaceleración del crecimiento con respecto al observado en 2010. Asimismo, y aunque se prevé un contexto externo menos favorable y un entorno interno caracterizado por tensiones en relación con la evolución de algunas variables macroeconómicas que dan lugar a complejos dilemas de política para las autoridades económicas de los países de la región, se espera un crecimiento regional de un 4,1% para 2012, equivalente a un aumento del 3,0% del producto por habitante.

La evolución de la actividad de las economías de América Latina y el Caribe en el futuro cercano se basa, en gran medida, en el impulso del consumo privado, que a su vez obedece a los mejores indicadores laborales y al aumento del crédito. Al mismo tiempo, las expectativas favorables respecto de la evolución de la demanda interna y el agotamiento de la capacidad productiva ociosa, en un contexto de mayor disponibilidad de crédito, están dando lugar a un aumento de la inversión.

Asimismo, el sostenimiento del crecimiento y la consecuente mayor capacidad de generar empleo de las economías de la región anticiparon una nueva reducción de la tasa de desempleo, que en 2011 se proyectó entre un 6,7% y un 7,0%, con lo que la tasa de desempleo alcanzaría niveles inferiores a los existentes antes de la crisis. Además, la evolución del empleo asalariado formal en una serie de países, que en la primera parte de 2011 estaría aumentando su participación en el empleo total, indica una mejora de la calidad de los puestos de trabajo creados. Este contexto de crecimiento y de mejora (cuantitativa y cualitativa) de los indicadores laborales permite augurar un nuevo avance en los indicadores de pobreza.

Por otra parte, el aumento de los precios de los productos básicos, y en especial de los alimentos y los combustibles, en el marco de un significativo crecimiento de la demanda interna, presiona al alza la tasa de inflación y ha comenzado a colocar a los bancos centrales de la región frente al renovado dilema de priorizar la estabilidad de precios o tratar de defender en alguna medida la competitividad de los sectores productores de bienes exportables y sustitutivos de importaciones, en un momento en que la combinación de una elevada liquidez internacional y la solidez de algunas economías latinoamericanas, sumada en varios países a la masiva entrada de divisas a causa de los altos precios de los bienes básicos de exportación y un renovado apetito de los inversionistas extranjeros por realizar inversiones en los países emergentes, se traduce en una fuerte presión a la apreciación de los tipos de cambio de la región.

La situación descrita plantea una serie de riesgos y dificultades tanto en el corto plazo como en el mediano y largo plazo. Por un lado, la mayor entrada de flujos financieros

estaría aumentando la vulnerabilidad de la región a movimientos de capitales especulativos, con el agravante de que la magnitud de los recursos involucrados podría exceder la capacidad de los sistemas financieros, dando origen a burbujas en los precios de los activos financieros y en los mercados inmobiliarios. Más allá del corto plazo, la apreciación del tipo de cambio real puede afectar al componente externo de la demanda de bienes, en especial en un escenario de pérdida de dinamismo del comercio mundial como el que puede derivarse de una disminución del crecimiento de las naciones desarrolladas como la que se proyecta a mediados de 2011. Así, la ocurrencia simultánea de apreciaciones del tipo de cambio real y el aumento de los precios de los productos básicos operan como un incentivo para una especialización intensiva en la producción y exportación de bienes primarios, aumentando la vulnerabilidad de las economías de la región a los choques externos y posiblemente generando mayor volatilidad en los agregados macroeconómicos internos, afectando negativamente la capacidad de las economías de crecer, de generar empleo productivo y de disminuir la desigualdad.

Vale la pena reiterar que, si bien los riesgos no son inminentes, la situación debe considerarse con cautela, lo que aconseja aprovechar la coyuntura favorable para fortalecer la posición externa de la región y generar ahorros en el sector público de modo de recuperar el espacio de políticas que se contrajo en la crisis. Por otra parte, las medidas como los controles o limitaciones a la entrada de capitales de corto plazo también contribuirían a disminuir la vulnerabilidad de la economía. Estas recomendaciones, por otra parte, son compatibles con la necesidad de contener la apreciación cambiaria referida anteriormente. En este sentido, la reconstrucción del espacio fiscal resulta de vital importancia para los países de la región, ya que contribuiría no solo enfrentar los tradicionales desafíos de las políticas públicas (necesidad de aumentar la inversión en capital físico y social) sino también a atender algunos desafíos que se plantean a partir de la evolución del escenario internacional. El incremento del ahorro del sector público permitiría tener una política monetaria menos contractiva y ayudaría a reducir la tensión entre las estrategias antinflacionarias y cambiarias.

3.2. Brasil y su Política Tributaria

González, (2007), señala que entre las referencias básicas de la economía brasileña, Brasil es el quinto país de mayor extensión territorial del mundo y el primero del hemisferio sur, con una superficie de 8,514 millones de km². A excepción de Chile y Ecuador, Brasil tiene límites con todos los países de Suramérica. Además, posee más de 15,7 mil kilómetros de fronteras terrestres y 7,3 mil kilómetros de fronteras marítimas (Océano Atlántico). La República Federativa de Brasil es conformada por la Unión, 26 Estados, el Distrito Federal y más de 5.500 Municipios. El País está dividido en cinco macroregiones territoriales: Norte, Nordeste, Sureste, Sur y Centro-Oeste, que agrupan Estados con rasgos físicos, humanos, económicos y sociales comunes.

La población actual (datos preliminares del censo de 2010) de Brasil es estimada por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE) en aproximadamente 200

millones de habitantes, dispersados por el territorio nacional de manera bastante irregular. Algunas regiones presentan alta densidad demográfica - como el Sureste, con 78 hab/km² - mientras que otras están muy despobladas - como la región Norte, que es comprendida básicamente por la región de la selva amazónica, con poco más de 3 hab/km².

La población brasileña es predominantemente urbana, con aproximadamente 81% viviendo en las ciudades. En este caso, también, encontramos diferencias muy significativas entre las regiones, con el Sureste presentando un porcentual de 91% de población urbana y el Norte/Nordeste un porcentual de aproximadamente 69%. Estas entre otras son algunas de las condiciones que comparativamente marcan la diferencia en el desarrollo entre las distintas regiones de AL.

Denota que en Brasil, las principales directrices tributarias son establecidas por la Constitución Federal, que dispone acerca de los principios generales, las limitaciones del poder de tributar, las potestades y también sobre la distribución de los ingresos tributarios. De esa manera, el Sistema Tributario Nacional es instituido por la propia Constitución, que determina que la Unión, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios podrán instituir tributos.

La autonomía político-administrativa, característica esencial del sistema federativo, le concede a cada esfera de gobierno la posibilidad de instituir impuestos, tasas (debido al poder de policía o por la utilización de servicios públicos) y contribuciones para mejoramientos (provenientes de obras públicas). En lo que se refiere a las contribuciones sociales, en su mayoría solamente pueden ser instituidas por el Gobierno Federal. Según lo establecido en la Constitución brasileña.

En Brasil, las Proveedurías de la Hacienda Real – primeras reparticiones tributarias – surgieron en 1534. La creciente importancia de la economía brasileña exigió una sucesión de reformas en la administración tributaria. En 1761, las proveedurías fueron sustituidas por Juntas de la Real Hacienda; en 1831, surgió el Tesoro Nacional con sus tesorerías (después Comisarías Fiscales) y, en 1934, representando un marco en la historia de la administración tributaria, fue creada la Dirección-General de Hacienda Nacional, un gigante dividido en departamentos, con cuatro mil órganos subordinados.

La sucesión de las reformas estructurales, la modernización y la adaptación al rápido crecimiento económico fueron decisivas para que, en 1968, la Dirección-General de Hacienda Nacional (DGFN) fuera transformada en Secretaría del Servicio de Impuestos Internos (SRF), convirtiéndose en un importante órgano de la administración tributaria federal con representación única frente al contribuyente.

La transformación de la Dirección-General de Hacienda Nacional en Secretaría del Servicio de Impuestos Internos trajo, en términos organizacionales, la sustitución del modelo basado en el tipo de tributos administrados – rentas internas, rentas aduaneras e impuesto de renta – por una estructura funcional con administración conjunta de los tributos internos y aduaneros.

Paralelamente al camino recorrido por la Secretaría del Servicio de Impuestos Internos, las contribuciones de previsión social fueron administradas, a lo largo del tiempo, por diversos órganos. Los primeros dispositivos legales sobre previsión social provienen de la época del Imperio, sin embargo, el año 1923 es considerado como el punto de partida para la previsión social, en Brasil. En ese año se creó el Fondo de Jubilación y Pensiones para los empleados de las ferrovías.

En consecuencia del proyecto gubernamental, se promovió, el 2007, la unificación de la Secretaría del Servicio de Impuestos Internos con la Secretaría del Sistema de Previsión Social.

Concluye en la misma dirección argumentando que esa medida tuvo como objetivo reorganizar la administración tributaria federal, trayendo varios beneficios para el ciudadano y para el Estado, como, por ejemplo: la optimización y racionalización de los procesos de recaudación y fiscalización, reducción de las obligaciones accesorias, incremento de la recaudación sin aumento de la carga tributaria

3.2.1. Tributos y potestades tributarias según la Constitución política de la república federativa de Brasil

Según la Constitución política de la república federativa de Brasil (1988), Unas de las principales formas de recaudación del sistema fiscal brasileño en su potestad impositiva se escriben a continuación:

- A las operaciones del comercio exterior – sobre importaciones (II) y exportaciones (IE) de productos y servicios
- A la renta y ganancias de cualquier naturaleza (IR)
- Sobre productos industrializados (IPI): impuesto sobre el valor agregado que incide sobre productos manufacturados
- A las operaciones de crédito, cambio y seguro, o relacionadas a títulos o valores mobiliarios (IOF)

Unión

- A la propiedad territorial rural (ITR)
- De transmisión causa mortis y donación de cualesquiera bienes o derechos (ITCD)
- Sobre operaciones relacionadas con la circulación de mercancías y sobre la prestación de servicios de transporte inter-estadual y inter-municipal y de comunicación (ICMS): impuesto sobre el valor agregado que incide sobre bienes en general y algunos servicios.

Estados y Distrito Federal

- Sobre la propiedad de vehículos automotores (IPVA)
- De propiedad predial y territorial urbana (IPTU)
- Sobre la transmisión inter vivos, cualquiera que sea el título, por acto oneroso, de bienes inmuebles (ITBI)

Municipios y Distrito Federal

- Sobre servicios de cualquier naturaleza (ISS): excluyéndose aquellos que sean tributados por el ICMS 5 De igual manera, la Constitución permite a la Unión instituir préstamos compulsorios, bajo condiciones especiales, por ella definida, y contribuciones sociales, de intervención en la orden económica y de interés de las categorías profesionales o económicas. Los Estados, el Distrito Federal y los Municipios solamente podrán instituir contribuciones, cobradas de sus funcionarios, para la financiación, en beneficio de los mismos, de sistemas de seguridad y asistencia social.

Principales Contribuciones Sociales Potestad Contribución

- Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social – COFINS
- Contribución para el Programa de Integración Social y para el Programa de Creación del Patrimonio del Funcionario Público - PIS/PASEP
- Contribución Social sobre la Ganancia Neta de las Personas Jurídicas – CSLL
- Contribución Provisional sobre las Transacciones Financieras – CPMF

Unión

- Contribución para el Seguro Social que incide sobre la hoja de pagos (empleados / empleadores) y sobre el trabajo autónomo.

La importancia relacionada con cada uno de los tributos componentes del sistema tributario brasileño puede ser mejor visualizada por su representatividad económica en relación a la carga tributaria. Aunque la mayoría de los tributos tenga como finalidad principal la recaudación de fondos para el financiamiento de las acciones estatales (tributos recaudatorios), algunos de ellos tienen características que les otorgan la condición de instrumentos de política económica o social (tributos reguladores).

Para dar soporte a sus actividades, la Administración Tributaria en Brasil está utilizando en gran escala la “tercerización” de tareas intermediarias. Como ejemplo, podemos mencionar: la impresión, distribución o venta de formularios por empresas privadas, bien como la recepción de declaraciones y el recibimiento de tributos por

intermedio de la red bancaria. La SRF tiene prácticamente toda su recaudación procesada a través de la red bancaria.

El sistema de "retención en la fuente" es también de larga utilización en el modelo tributario brasileño; por ese mecanismo, la legislación transfiere a terceros la responsabilidad por el cobro de varios tributos, notándose más en los relativos a los rendimientos del trabajo y del capital.

Para algunos productos específicos (cigarros bebidas, combustibles, productos farmacéuticos, automóviles y otros), es utilizado, tanto por la SRF como:

Por las administraciones tributarias estatales, el instituto de la "sustitución tributaria", a través del cual la legislación elige, entre los muchos agentes que interfieren en determinada cadena de producción/distribución, aquel que, por ofrecer mayor seguridad con relación al cumplimiento de la obligación tributaria, será el sujeto pasivo responsable por la recaudación de todo tributo relacionado con aquella cadena productiva, incluso sobre hechos imposables que ocurren posteriormente. Por medio del mecanismo de sustitución tributaria, la legislación convierte tributos típicamente plurifásicos - como el IPI y el ICMS - en monofásicos.

3.2.2. La Autonomía y el universo de actuación

La SRF no posee total autonomía administrativa y financiera en el desempeño de sus actividades. Aunque gran parte de sus dispendios aproximadamente 56% sean pagados por el Fondo Especial para el Desarrollo y Perfeccionamiento de las Actividades de Fiscalización (FUNDAF), la SRF necesita obtener la anuencia de los órganos de Administración/ Presupuesto del Ministerio de Hacienda para hacer efectivos sus dispendios. Administrando seis impuestos federales y cinco contribuciones sociales para la Seguridad Social, la SRF es responsable por el cobro y la fiscalización de tributos de toda la actividad económica y financiera del País (incluso aquella realizada con el exterior). La Secretaría de la Renta Federal es responsable por un contingente de aproximadamente 83,7 millones de contribuyentes, personas físicas activas (122,4 millones registradas) y 10 millones de contribuyentes personas jurídicas registradas.

Además de la función de coerción que posee, la Secretaría de la Renta Federal ha buscado, en los últimos años, aumentar la efectividad de su acción con una mayor presencia junto al contribuyente. Esa presencia se puede traducir en la implantación de un moderno sistema de atención al contribuyente; en el desarrollo de los mecanismos que facilitan el cumplimiento de las obligaciones tributarias y la comunicación con el contribuyente;

En la ampliación de la presencia aduanera; en la agilización y facilitación de la rutina aduanera y en actividades de educación fiscal. $\frac{3}{4}$ Atención y asistencia.

La mayor innovación realizada por la Secretaría de la Renta Federal en los últimos años fue la incorporación del concepto de administración centrada en el contribuyente, lo que llevó a una revisión de toda la estrategia de relación y comunicación con el

público, por parte de la organización. La atención al contribuyente es tratada en la SRF como un servicio especializado y de fundamental importancia como instrumento de inducción y facilitación del cumplimiento de las obligaciones tributarias, siendo realizado por los Centros de Atención al Contribuyente (CAC). El concepto de Administración Tributaria centrada en el contribuyente representa hoy día una tendencia dominante, no solo en el pensamiento tributario, como también en toda la Administración Pública. Facilitación del cumplimiento de la obligación tributaria.

La Secretaría de la Renta Federal ha realizado grandes esfuerzos en el sentido de disponerle a los contribuyentes instrumentos que faciliten el cumplimiento de las obligaciones tributarias principales y accesorias, tornándolas más sencillas y cómodas. Ello ha causado una constante inversión en nuevas tecnologías de comunicación y transmisión de datos, así como, de forma paralela, un mayor compromiso con la calidad de la atención al contribuyente. De esta manera, la SRF busca cultivar un clima de respeto en la relación fiscocontribuyente, facilitando desburocratizando al máximo esa relación y teniendo siempre en cuenta los derechos del contribuyente. Los esfuerzos realizados por la SRF en el sentido de proporcionar al contribuyente/ ciudadano una atención de alta calidad a través de Internet, han sido reconocidos por la crítica especializada y por los propios contribuyentes- internautas, rindiéndole $\frac{3}{4}$ Educación fiscal. Con relación a la importancia, reconocida por todos, de una política de educación fiscal, la SRF sufrió una discontinuidad de sus programas formadores de conciencia y cultura tributaria en la sociedad, los cuales tan sólo recientemente fueron retomados.

Como se puede observar. El sistema tributario brasileño es extremadamente complejo. Entre impuestos y contribuciones especiales, más de sesenta tributos distintos gravan las rentas y actividades de los individuos y las empresas que operan en Brasil.

La vigente Constitución Federal, promulgada en 1988, atribuye potestades tributarias tanto a la Federación, como a los estados y a los municipios. Corresponde a la Federación la competencia para gravar importaciones, exportaciones, rentas de cualquier naturaleza, comercio de productos industrializados, operaciones de crédito, de seguro y relativas a títulos y valores mobiliarios, bienes inmuebles rústicos y grandes fortunas.

3.3. La Unión Europea y su Entorno Impositivo un Breve Análisis

Benedicto, Miguel Ángel; Angoso, Ricardo (2006), dice que la Unión Europea es una entidad geopolítica que cubre una porción grande del continente europeo. Se funda sobre tratados numerosos y ha experimentado extensiones que lo han formado a partir del 6 Estados miembros a 27, haciendo una mayoría de los estados de Europa.

Aunque ya en otras épocas las áreas grandes de Europa habían sido unificadas previamente por los imperios contruidos por la fuerza, como Imperio romano, Imperio Frankish, Imperio romano santo, Primer imperio francés o Alemania nazi.

Pero sus orígenes datan de la post segunda guerra mundial que, particularmente inician con la fundación de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero de Paris en 1951, y la, “Declaración de Schuman” o Tratados de Roma mismos que se le consideran pioneros para establecer la Comunidad Económica Europea, llevando su nombre desde 1993. Ahora ambos forman parte de ella.

Como poder no originario carente de soberanía propia, la Unión Europea es una entidad política compuesta por Estados miembros que deciden ejercer en común, en el foro de sus instituciones políticas y por medio de sus mecanismos y procedimientos jurídicos, ciertas competencias derivadas de la soberanía. Estos Estados constituyen el marco base de la ordenación territorial de la Unión, pero sus funciones y facultades en el seno de la Unión como tales Estados miembros son de tal magnitud que exceden con mucho cualquier posible analogía con otros modelos de división territorial de naturaleza estatal.

Los Estados miembros se encuentran representados en la Unión a través de sus respectivos gobiernos nacionales, que se integran a tal fin en dos instituciones comunitarias de vital importancia: el Consejo Europeo y el Consejo. Ambas instancias son, por tanto, plataformas políticas de composición intergubernamental, aunque su funcionamiento se integra en el modelo comunitario, y en ellas los Estados defienden, negocian, y finalmente integran sus respectivos intereses nacionales entre sí, conformando de esta forma el llamado interés común que luego habrá de ser compendiado con el interés general o comunitario defendido por la Comisión y por el interés popular o democrático directo encarnado por el Parlamento, dentro del marco jurídico definido por el Derecho de la Unión.

A través del Consejo Europeo, los Estados definen con la Comisión las prioridades generales de la agenda política de la Unión, establecen sus intereses y objetivos estratégicos, e impulsan su funcionamiento general, arbitrando y moderando el regular funcionamiento de las instituciones comunes. Por medio del Consejo, los Estados introducen sus intereses nacionales en la agenda legislativa comunitaria y aplican las líneas políticas generales adoptadas por el Consejo Europeo en el ámbito de la política exterior y de seguridad común.

Existen numerosos criterios de diferenciación entre Estados miembros puestos en relación con su comportamiento político en asuntos comunitarios y con las posturas que defienden en los foros europeos. En este contexto, estos parámetros (geográficos, económicos, culturales, históricos, entre otros...) adquieren singular trascendencia a la hora de explicarse y comprender el funcionamiento de las políticas y posiciones comunes de la Unión Europea tanto en asuntos meramente internos como en su política exterior. Quizá el más significativo, por su relevancia práctica y cotidiana, sea el patrón de la distinción geográfica, pero hay otros.

La política de la Unión Europea o política comunitaria se perfila de manera esencialmente distinta a la propia de otras entidades gubernativas, debido a la naturaleza única de la propia Unión. Es premisa fundamental para comprenderla ser consciente de la base histórica, jurídica y política en que se fundamenta esta peculiar

entidad. Dado que la Unión no es en caso alguno un Estado soberano, según los parámetros del Derecho Internacional o de la filosofía política contemporánea, no pueden tampoco asimilarse los factores que determinan el ejercicio del poder comunitario, ni los mecanismos a través de los cuales éste se despliega, ni los vectores en los que se conforma y encauza, ni los agentes que lo detentan o lo aplican.

La Unión Europea es una comunidad política de Derecho que se gobierna en régimen de democracia representativa y se constituye jurídicamente en organización internacional sujeto de derecho y con personalidad jurídica distinta a la de los estados que la componen.

Sus poderes y competencias se encuentran delimitados en los tratados que la fundamentan jurídicamente y que conforman su constitución material, y se ejercen por medio de un método comunitario de gestión.

El sistema de gobierno por el que se rige la Unión y que ordena y enmarca el ejercicio legal de sus poderes y competencias es indudablemente de tipo comunitario, pero sus particularidades y el avanzado grado de desarrollo que ha experimentado en la historia de esta especial organización política que es la Unión Europea lo hacen especialmente complejo y sofisticado. La Unión ha venido desarrollando desde sus orígenes un sistema político y jurídico, el comunitario europeo, que es único en el mundo. Este sistema se conduce por mecanismos y procedimiento de funcionamiento interno complejos que han sido objeto de una delicada evolución histórica, hasta conformar en la actualidad un sistema inédito de gobierno transnacional difícilmente homologable. Conviviendo e integrando tensiones y elementos supranacionales con otros más próximos al método de intergubernamental clásico de relaciones internacionales, la Unión los ha venido incorporando a un entramado jurídico-político fuertemente institucional y estructurado al servicio de una dinámica de integración regional muy acentuada. La dinámica hacia un federalismo multinacional es acusada en la Unión Europea, pero muy discutida e igualmente contrastada en la práctica por el intergubernamentalismo dominante en ciertas áreas de su política.

Así pues la política de la Unión Europea es diferente a la de otras organizaciones y estados debido a la naturaleza única de la propia Unión. En numerosas áreas de actuación, las instituciones comunes tienen capacidad legislativa a nivel continental, pero la Unión no tiene, a diferencia de los estados, un control absoluto sobre, por ejemplo, la política extranjera, los asuntos de la defensa o sobre los impuestos directos. Estas y otras áreas importantes se encuentran aún en gran medida bajo el control de sus Estados miembros, a pesar del creciente grado de coordinación institucionalizada que se lleva a cabo en cada vez más ámbitos y de la expansión de sus políticas. La legislación comunitaria goza de primacía sobre las leyes nacionales y se aplica directamente a los Estados y a los ciudadanos y particulares de Europa.

El dominio político efectivo y competencias atribuidas a la Unión por los Estados son más importantes que en muchas de las confederaciones históricas (así, una sola política monetaria, un mercado interior sin fronteras, un espacio judicial y de seguridad compartido, entre otros...); sin embargo, dichas competencias son ejercidas por la

Unión merced a la atribución o transferencia irrevocable que con ese fin le han dado los Estados a través de los Tratados constitutivos, y no sobre la base de una soberanía propia.

El poder comunitario es ejercido por medio de un marco institucional común compuesto por las instituciones, órganos y organismos de la Unión. El parlamento Europeo y el Consejo ejercen la potestad legislativa, mientras que a la Comisión Europea le corresponde la aplicación de las leyes, la gestión de las políticas comunes y la ejecución del presupuesto; un Tribunal de Justicia para toda la Unión es el intérprete supremo del Derecho comunitario y el garante último de su aplicación por la vía judicial. El Consejo Europeo, con su Presidente a la cabeza, desempeñan las funciones de impulso político y moderación institucional que orientan la acción comunitaria en su conjunto.

Tradicionalmente las competencias de la Unión Europea no se encontraban definidas, ni en ocasiones contenidas siquiera, por los Tratados constitutivos, que se limitaban a enunciar los fines y objetivos políticos de las Comunidades y de la Unión Europea y a establecer los cauces institucionales de ejercicio del poder comunitario. Esta vaguedad competencial se reveló enormemente práctica para la integración europea durante las primeras décadas de su historia, pues permitió una extensión ambigua, pragmática y muy flexible de las competencias iniciales de las novedosas estructuras jurídicas europeas, fundamentalmente por medio de dos valiosas vías:

Las llamadas competencias implícitas, que el Tribunal de Luxemburgo rescató de la primera doctrina constitucional americana y aplicó a su propia jurisprudencia, y que se derivarían de una interpretación no tanto literal cuanto lógica y sistemática de los Tratados;

en segundo lugar, la vía de escape que ofrecía el propio TCE en su artículo XY, que permitía a los Estados atribuir nuevas competencias a la Unión cuando esta transferencia pudiera servir a los objetivos políticos de la Comunidad, enunciados en los Tratados.

Sin embargo, la opacidad del sistema y las primeras críticas sistemáticas a la integración europea muy pronto pusieron de relieve las desventajas (falta de transparencia, método antidemocrático, inseguridad jurídica, entre otros...) del tradicional sistema de competencias implícitas (aumentadas notablemente en los años 80) y de transferencia competencial de las Comunidades.

La reforma definitiva del sistema de competencias de la Unión Europea vino de la mano del Tratado de Lisboa, que estableció la siguiente estructura:

Según lo señalado en el Título I de la Primera parte del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea:

Competencias exclusivas: Sólo la Unión puede legislar y adoptar actos vinculantes; los Estados únicamente podrán si son facultados por la Unión o para aplicar actos de la Unión la unión aduanera;

El establecimiento de las normas sobre competencia necesarias para el funcionamiento del mercado interior;

La política monetaria de los Estados miembros cuya moneda es el euro;

La conservación de los recursos biológicos marinos dentro de la política pesquera común;

La política comercial común;

La celebración de acuerdos internacionales en el marco de estas competencias.

Competencias especiales: la coordinación de las políticas económica, social y de empleo la política exterior y de seguridad común;

Competencias compartidas: La Unión y los Estados miembros pueden legislar y adoptar actos vinculantes, pero los Estados sólo ejercerán su competencia en la medida en que la Unión no lo haya hecho. El mercado interior y la política social, en los aspectos definidos por los Tratados la cohesión económica, social y territorial;

La agricultura y la pesca;

El medio ambiente;

La protección de los consumidores;

El transporte;

Las redes transeuropeas;

La energía;

El espacio de libertad, seguridad y justicia;

Los asuntos comunes sobre salud pública Competencias con cláusula de concurrencia

Las políticas y acciones de la Unión no impedirán a los Estados ejercer las suyas la investigación, el desarrollo tecnológico y el espacio, la cooperación al desarrollo y la ayuda humanitaria, la coordinación de las políticas económica, social y de empleo, la política exterior y de seguridad común;

Competencias de apoyo: La Unión puede llevar a cabo acciones con el fin de apoyar, coordinar o complementar la acción de los Estados la protección y mejora de la salud humana la industria la cultura el turismo la educación, la formación profesional, la juventud y el deporte la protección civil la cooperación administración.

3.3.1. Conceptos fundamentales del derecho tributario comunitario

En relación a al aspecto tributario Benedicto (2006), señala que el modelo de integración de Estados europeos en la Unión Europea, es un modelo de integración al que pertenecen los países integrantes de la hoy Unión Europea, parte de un planteamiento dinámico y de constante evolución. Se apoya en una Unión Económica y Monetaria y en una pretendida Unión Política. Conseguida tempranamente una unión aduanera (1968), existe un mercado común donde circulan libremente mercancías, personas, servicios y capitales. Desde el 1 de enero de 1993, no existen barreras físicas, técnicas ni fiscales, en otras palabras, se ha pasado a un mercado interior que, junto a la armonización de políticas económicas y monetarias, propician la consecución de la Unión Económica y Monetaria, objetivo que pretende hacer frente en condiciones de igualdad a las dos potencias económicas de final de siglo, Estados Unidos y Japón.

Denota señalando a Samir Amin, "se trata de un fenómeno político que ha partido de una integración económica y se dirige hacia una unión política, de manera que cada logro debe interpretarse como precedente de una fase posterior más avanzada".

Sistema de financiación de la Unión Europea. Se basa desde la Decisión del Consejo de 21 de abril de 1970 en un sistema de "recursos propios", que pretende garantizar su autonomía financiera, aunque la historia del presupuesto comunitario viene demostrando su insuficiencia para cubrir los gastos. Con anterioridad, el presupuesto comunitario se financiaba con aportaciones de los Estados miembros, según criterios fijados en los Tratados constitutivos (artículo 268 y siguientes TCE, antiguo artículo 199). Actualmente, tras varias modificaciones al sistema, éste incluye:

Los recursos propios tradicionales: derechos de aduana (13,9% en 1999) y exacciones reguladoras agrícolas (2,2% en 1999) con tendencia a disminuir.

Los ingresos propios de naturaleza fiscal o de equilibrio del presupuesto: el recurso basado en el IVA (35,5% en 1999) y el recurso basado en el Producto Nacional Bruto (PNB) (45,9% en 1999).

Desde el primer presupuesto, se discute la necesidad de cambiar el sistema de financiación, previéndose distintos topes a los recursos de naturaleza fiscal y al denominado cuarto recurso PNB. Entre otros documentos, destaca la Agenda 2000 que presentó la Comisión al Parlamento Europeo, donde se incluyen propuestas para reformar el futuro financiero de la UE. Tras las decisiones de Berlín de marzo de 1999 sobre las perspectivas financieras, el Consejo aprobó las siguientes pautas:

Interrupción de la tendencia a la elevación paulatina del aumento de los recursos propios, congelándose el 1,27% como techo para el conjunto del período.

Inicio de un proceso de disminución del importe de las provisiones financieras, en términos relativos por lo que, en 2006, la suma de las rúbricas destinadas a los 15 y a la preadhesión de los países del Este queda reducida al 0,97% del PNB de la UE-15. Incluso considerando las provisiones para la ampliación aún se queda en un 1,13%, esto es se vuelve a porcentajes de los primeros años ochenta

Reducción del importe total de las acciones estructurales en un 11% respecto a la propuesta de la Comisión (14,8%)

Consagración del principio del justo retorno estableciendo compensaciones financieras al estilo del choque británico a favor de los cuatro contribuyentes netos más prósperos
Calendario para la paulatina desaparición del recurso IVA a favor del recurso PNB

Aceptación del principio de flexibilidad, en virtud del cual se crearía un instrumento financiero especial en la programación para acciones futuras e imprevistas.

Sistema institucional de la Unión Europea. Las funciones asignadas a la Unión Europea se desarrollan por mediación del Parlamento Europeo, del Consejo de Ministros, de la

Comisión y del Tribunal de Justicia (TJCE), que son las cuatro instituciones básicas encargadas de la dirección, gestión y control de la actividad comunitaria.

El reparto de poderes adquiere una gran complejidad que se acentúa en el procedimiento de elaboración de las normas comunitarias, que en su conjunto forman el denominado "Derecho derivado".

El Organigrama de instituciones y órganos auxiliares y complementarios: El TCE distingue entre "instituciones" para realizar los objetivos fijados en el Tratado y "órganos auxiliares", de asistencia, con funciones consultivas. Las instituciones clásicas son el Parlamento Europeo, el Consejo de Ministros, la Comisión y el Tribunal de Justicia, pues el Tribunal de Cuentas antes de la reforma del Tratado de Maastricht era un órgano de control de las actividades de las instituciones y no se le atribuía el rango institucional que tiene hoy. Los órganos auxiliares más significativos son el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones. Existen también órganos independientes definidos y delimitados por el propio Tratado y sus Estatutos, que aparecen ligados a la consecución de objetivos específicos y están dotados de particulares atribuciones ("complementarios"), como son el Banco Central Europeo o el Banco Europeo de inversiones. Otros órganos han sido creados por las instituciones, para acometer distintas tareas en áreas muy diversas, como son los Comités de gestión, de reglamentación, consultivos, creados por el Consejo y la Comisión para asistirlos en el ejercicio de sus funciones, o personalizados como por ejemplo, la Agencia Europea para la evaluación de Medicamentos, la oficina Humanitaria de la Comunidad Europea o la Agencia Europea de Medio ambiente.

El Consejo Europeo: Es el órgano de la Unión al que corresponde dar los impulsos necesarios para su desarrollo y definir las políticas generales, así como trazar las grandes orientaciones políticas y económicas. Cuenta con competencias específicas en materia de Política exterior y de Seguridad común. Sus decisiones son políticas y no tienen naturaleza de actos jurídicos comunitarios. Está integrado por los Jefes de Estado y de Gobierno de los Estados miembros, así como por el presidente de la Comisión, asistidos por los Ministros de Asuntos Exteriores de los Estados miembros y por un miembro de la Comisión (artículo 4 TUE). Se reúne al menos dos veces al año, bajo la presidencia del Jefe de Estado o de Gobierno encargado de la presidencia del Consejo de la Comunidad. A esas reuniones, asisten los representantes de la Comisión, que participan con voz pero sin voto, cumpliendo, más bien una función de apoyo y colaboración. El resultado de estas reuniones se traduce en declaraciones adoptadas de común acuerdo por los Estados miembros (normalmente no se someten al voto).

El Consejo de Ministros: Es la institución comunitaria que representa los intereses de los Estados miembros. Tiene poder de decisión propio que ejercita básicamente en el procedimiento legislativo. A pesar de su composición intergubernamental (está formado por representantes de los Estados miembros), su naturaleza es comunitaria porque sus decisiones pueden adoptarse por mayoría y no necesitan ser ratificadas por los Estados miembros, y porque funciona con arreglo a las normas de los Tratados, sometido al control del TJCE.

El Consejo está compuesto por un representante de cada Estado miembro de rango ministerial, facultado para comprometer al Gobierno de dicho Estado miembro. La composición concreta varía en función del orden del día. Así, puede distinguirse el Consejo general de los sectoriales. El Consejo general, reúne a los Ministros de Asuntos Exteriores de los Estados miembros, y los sectoriales a los Ministros competentes sobre la materia que vaya a ser objeto de discusión y decisión (Consejo de agricultura, de economía y finanzas - ECOFIN-, etc.).

La Comisión: Es la institución que representa los intereses de la Comunidad. Sus miembros no pueden recibir instrucciones de ningún Gobierno y sólo están sujetos al control del Parlamento europeo. Cada miembro de la Comisión tiene una responsabilidad específica en uno o varios sectores, aunque las decisiones se adopten colegiadamente. Está formada por 20 comisarios. La nacionalidad de los comisarios se reparte de la siguiente manera: dos comisarios de Alemania, España, Francia, Italia, Reino Unido y uno del resto de los Estados miembros. De entre ellos, la Comisión elige un presidente y uno o dos vicepresidentes. Los comisarios se designan de común acuerdo entre los Gobiernos de los Estado miembros previa consulta al Parlamento Europeo. El mandato de los comisarios es de cinco años renovable.

El Parlamento Europeo: Está lejos de poseer los poderes de un auténtico parlamento pues no tiene pleno poder legislativo. Sin embargo, ostenta otras competencias típicas de los parlamentos nacionales fundamentalmente relacionadas con el control político. Desde 1979, el Parlamento Europeo se elige por sufragio universal directo. Los eurodiputados son elegidos por cinco años y gozan de un sistema de privilegios e inmunidades (inviolabilidad, irresponsabilidad, libertad de desplazamiento, etc.)

El Parlamento Europeo puede trabajar en pleno o en comisiones especializadas que pueden tener el carácter de permanentes (agricultura, presupuestos, entre otros.) o temporales. Las comisiones son creadas libremente por el Parlamento Europeo y su función es la de preparar los dictámenes solicitados por el Consejo de Ministros y demás resoluciones del Parlamento Europeo sobre las que decidirá el pleno. El pleno del Parlamento se reúne el segundo martes de marzo de cada año y, por lo general, una vez al mes, durante una semana, dejando otras dos semanas a las reuniones de las comisiones. La sede del Parlamento es por este motivo dispersa. En Estrasburgo se celebran las sesiones plenarias, en Bruselas se reúnen las comisiones, mientras que la Secretaría General se encuentra instalada en Luxemburgo.

El Tribunal de Justicia: Conviene advertir que tiene su sede en Luxemburgo, para que no sea objeto de confusión con el Tribunal Europeo de derechos humanos, cuya sede está en Estrasburgo. El TJCE debe asegurar el respeto de los Tratados por parte de los Estados miembros y garantizar la aplicación e interpretación uniforme del Derecho comunitario, así como la legalidad de la acción de las otras instituciones. Su naturaleza jurídica es híbrida. Al resolver los recursos por incumplimiento de Estado a normas comunitarias se asemeja a una jurisdicción internacional. En los recursos dirigidos contra actos u omisiones de las instituciones en la medida en que controla la legalidad de tales actos o la abstención de pronunciamiento, se asemeja a una jurisdicción

contencioso-administrativa, y en la resolución de cuestiones prejudiciales a una jurisdicción constitucional.

El Tribunal de Cuentas: Compuesto por 15 miembros, que ejercen sus funciones en interés de la Comunidad con absoluta independencia y con prohibición de realizar otras actividades profesionales, retribuidas o no. Los miembros son elegidos entre personalidades que pertenezcan o hayan pertenecido en sus respectivos países a las instituciones de control externa o que estén especialmente calificadas para esta función. Son nombrados por el Consejo de Ministros, por unanimidad, previa consulta al Parlamento Europeo. Su mandato es de seis años, aunque los primeros fueron designados por sorteo y recibieron un mandato de sólo cuatro años. El Tribunal debe ejercer funciones de control externo y para ello, examinar los ingresos y los gastos de todos los organismos e instituciones de la Unión. Este examen se realiza sobre la base de documentos contables y, en caso necesario, en las dependencias correspondientes de las otras instituciones de la Comunidad y en los Estados miembros. Las cuentas y los análisis de gestión se remiten antes del 1 de junio al Parlamento, al Consejo y al propio Tribunal de Cuentas. Por su parte, el artículo 276.1 TCE (antiguo artículo 206.1) explicita el control por parte del Parlamento Europeo de las cuentas y el balance financiero, junto con el informe anual del Tribunal de Cuentas.

También se atribuye al Tribunal de Cuentas la misión de fiscalizar o controlar las cuentas de la Comunidad Europea, misión que puede desglosarse ejerciendo las funciones que a continuación se tratan:

De fiscalización. Examina las cuentas de la totalidad de los ingresos y gastos de la Comunidad, incluyendo los de los organismos creados por la Comunidad, en la medida en que el acto constitutivo del organismo no excluya dicho examen. De auditoría. Presenta al Parlamento Europeo y al Consejo una declaración sobre la fiabilidad de las cuentas y la regularidad y legalidad de las operaciones correspondientes.

De control de la gestión financiera. Examina la legalidad y regularidad de los ingresos y gastos y garantiza una buena gestión financiera, asiste al Parlamento y al Consejo en el ejercicio de su función de control de la ejecución del presupuesto. De información: Elabora, después del cierre de cada ejercicio, un informe anual. Dicho informe se ha de transmitir a las instituciones de la Comunidad y se ha de publicar en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (DOCE), acompañado de las respuestas de estas instituciones a las observaciones del Tribunal.

3.3.2. Sistema jurídico de la Unión Europea

Tamames y López (2002), denota acerca de los caracteres del ordenamiento jurídico comunitario: "El ordenamiento jurídico comunitario, en su conjunto, se caracteriza por su marcada autonomía respecto a los ordenamientos internos de cada Estado miembro y por su especificidad frente al orden jurídico internacional que surge de los Tratados internacionales. Cuenta con un sistema propio de fuentes básicamente definido en las disposiciones de los Tratados originarios o fundacionales. Asimismo, se trata de un ordenamiento unitario, completo y de carácter pluridisciplinar. Sus normas abarcan

muy diversas áreas del Derecho, constitucional, administrativo, internacional público y privado, social, entre otros".

Continúa diciendo que, existen auténticos principios que rigen para las relaciones entre el ordenamiento jurídico comunitario y el de los Estados miembros: primacía frente a los Derechos internos, aplicabilidad directa y efecto directo de sus normas para los ciudadanos. Resalta dos tipos de derecho por lo cual se rige:

Derecho originario - Derecho derivado: El Derecho originario resulta de los Tratados fundacionales con todas sus modificaciones. El Derecho derivado es el que emana de los actos de las instituciones comunitarias y adopta la forma de reglamentos, directivas, decisiones, recomendaciones y dictámenes.

Los Tratados constituyen el parámetro de validez e interpretación del Derecho derivado de las instituciones y del Derecho nacional con él conectado. Su preeminencia resulta garantizada por un sistema jurisdiccional de recursos (recurso de incumplimiento, carencia o inactividad, anulación, excepción de ilegalidad y cuestión prejudicial). El Derecho comunitario originario está constituido por los tres Tratados que fundan las Comunidades, tal y como han sido modificados, completados y adaptados. Pueden clasificarse como sigue:

Tratados constitutivos: Son el Tratado de París y los de Roma. El Tratado de París, de 18 de abril de 1951, creó la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA), y entró en vigor el 23 de septiembre de 1952. Los Tratados de Roma, crearon la Comunidad Económica Europea (CEE) y la Comunidad Europea de Energía Atómica (CEEA). Se firmaron el 25 de marzo de 1957 y entraron en vigor el 1 de enero de 1958. Se trata de Tratados-marco que definen objetivos a alcanzar y principios que deben inspirar los actos de las instituciones, aunque también contienen disposiciones directamente aplicables que no necesitan de ulterior desarrollo normativo y son capaces de crear directamente derechos y obligaciones tanto a los particulares como a los Estados miembros. Los Tratados constitutivos son independientes entre sí, a pesar de que se comparten las instituciones y así se reconoce en el artículo 305 TCE (antiguo artículo 232).

Tratados modificativos: e ampliación a nuevos miembros de perfeccionamiento de la comunidad tratados que reforman sustancialmente el proceso de integración europea.

Derecho derivado constituye el segundo cuerpo de fuentes del derecho comunitario. Se trata del derecho derivado de los tratados, adoptado en aplicación y para la aplicación de los tratados, por las instituciones comunitarias. A continuación se describen cada uno de los actos nominados partiendo de los caracteres contemplados en el artículo 249 TCE (artículo 189 TCE antigua numeración):

Los reglamentos: Crean un mismo derecho, un derecho uniforme en todo el territorio de la Unión. Tienen alcance general, son obligatorios en todos sus elementos y gozan de aplicabilidad directa en todos los Estados miembros. No van dirigidos a destinatarios concretos sino que contienen prescripciones generales para categorías abstractas de sujetos, a diferencia de las decisiones que afectan al sujeto al que se

dirige. Se exige su publicación en el DOCE, entrando en vigor a los 20 días de su publicación, salvo mención expresa en contrario. De estos caracteres sin duda se deduce que el reglamento es la verdadera ley comunitaria.

Las directivas: "Constituyen los actos normativos más típicos del derecho comunitario. Se utilizan para aproximar y armonizar las normativas nacionales en ámbitos concretos al objeto de conseguir un nivel de protección uniforme. También son el instrumento idóneo para armonizar las legislaciones de los Estados miembros en materia tributaria. Mientras que los reglamentos unifican el derecho, las directivas lo acercan pero no lo hacen idéntico en todos los Estados miembros".

Obligan a los Estados miembros en cuanto al resultado a alcanzar, dejándoles libertad en la elección en la forma y métodos para llegar a esos resultados. Las directivas no legislan abstractamente sino que tienen un destinatario concreto, los Estados miembros. Así se explicita siempre en el último artículo de las directivas. La publicación de las mismas en el DOCE se exige por el artículo 254 TCE (191 antigua numeración). Las directivas son pues, actos obligatorios no en todos los elementos sino respecto a los resultados que los Estados miembros deben alcanzar. Implican siempre un método legislativo en dos etapas. En una primera etapa legisla la Comunidad mediante la aprobación de la directiva y en una segunda etapa legislan los Estados miembros para alcanzar el resultado impuesto por la directiva, adoptando las que se denominan medidas de ejecución o "transposición" de directivas. Algunas veces son tan detalladas que dejan a los Estados miembros poca libertad en cuanto a la elección del medio para alcanzar el resultado, de manera que se asemejan enormemente al reglamento comunitario. Ello ocurre sobre todo en cuestiones excesivamente técnicas. Otras veces las directivas dejan gran margen de elección a los Estados miembros, como ocurre por ejemplo con la sexta directiva en materia de IVA de 1977.

Señala que pese a que los Estados miembros dispongan de libertad en la elección del acto jurídico nacional de transposición de la directiva (ley, decreto, orden, etc.) y en la elección del medio, deben respetar en cualquier caso el plazo fijado por la directiva para legislar. Si transcurre el plazo y un Estado miembro no ha dictado normas de transposición, habrá incumplido, y su incumplimiento podrá denunciarse ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

En materia fiscal señala por norma general, la adopción de directivas armonizadoras exige unanimidad en las decisiones del Consejo (artículo 93 TCE, antiguo artículo 99). De ahí que este requisito haya dificultado como factor técnico un mayor y más rápido avance.

En cuanto a las decisiones argumenta: Son actos obligatorios en todos sus elementos pero para los destinatarios concretos, Estado miembro o particular, persona física o jurídica. No tienen, por tanto, alcance general. Si el destinatario es un Estado, sólo las medidas nacionales de aplicación pueden modificar la situación de los particulares. Si el destinatario es un particular o una empresa, la decisión puede modificar su situación jurídica. Las decisiones han de ser notificadas a los destinatarios y sólo deben

publicarse en el Diario Oficial si son adoptadas con arreglo a un procedimiento legislativo, el de codecisión, que otorga una gran participación al Parlamento Europeo.

Las recomendaciones y los dictámenes: Son actos jurídicamente no vinculantes. Por ello, en sentido estricto no son fuentes del Derecho, no vinculan ni crean situaciones jurídicas. Constituyen instrumentos de gran utilidad para orientar los comportamientos de las instituciones e interpretar las normas jurídicamente vinculantes. Normalmente van dirigidos a los Estados miembros, aunque en ocasiones pueden tener como destinatarios empresas o particulares. Un ejemplo de recomendación en temas fiscales, es la relativa a la transmisión de pequeñas y medianas empresas (Recomendación 94/106/CE de la Comisión de 7 de diciembre de 1994). Es difícil distinguir las recomendaciones de los dictámenes. El dictamen es más bien la expresión de una opinión sobre un asunto determinado, mientras que la recomendación es un instrumento de acción indirecta dirigido a la aproximación de legislaciones.

Los principios jurídicos comunitarios: Tal como lo señala Villar Escurra, "los principios de primacía, aplicabilidad inmediata y efecto directo responden a las situaciones de conflicto que pueden plantearse entre los Derechos nacionales y el Derecho comunitario si estamos ante normas contradictorias. Como el ordenamiento jurídico comunitario no dispone de normas expresas que permitan resolver semejantes antinomias, el Tribunal de Justicia de las Comunidades ha tenido que sentar los principios fundamentales del ordenamiento comunitario".

El principio de primacía. Significa que el Derecho comunitario prevalece sobre los ordenamientos jurídicos nacionales y frente a toda clase de normas, administrativas, legislativas e incluso de rango constitucional. Por ello, el Derecho comunitario no puede ser derogado por una norma estatal posterior, y una norma nacional contraria debe ser inaplicable por el juez nacional.

El efecto directo. Significa la posibilidad de invocar una norma comunitaria ante un juez nacional. Para que una disposición contenida en una norma de Derecho comunitario pueda invocarse por un particular ante su juez interno es preciso que reúna las siguientes condiciones: Que la norma esté formulada de forma clara y precisa, que sea incondicional, y que no admita margen de discrecionalidad o de interpretación, ni para los Estados miembros ni para las instituciones comunitarias.

Se distingue el efecto directo vertical del horizontal. El efecto directo vertical se refiere a la posibilidad de invocar una norma comunitaria por parte del particular frente a su Estado. El efecto directo horizontal significa la posibilidad de que un particular invoque una norma comunitaria frente a otro particular.

Se discute el efecto directo de las directivas, pues por definición sólo obligan a los Estados miembros y, además, en cuanto a los resultados a alcanzar. El TJCE ha admitido el efecto directo de estas normas fundamentalmente por dos razones. La primera, porque el incumplimiento por parte de los Estados miembros en la transposición, no puede perjudicar a los afectados, quienes deben ser protegidos en sus derechos si la directiva los reconoce. La segunda, por el hecho de que cada vez más las

directivas son muy detalladas, con lo que determinadas disposiciones son claras, precisas, completas e incondicionales y al reunir tales requisitos pueden crear directamente derechos para los particulares.

Por ello, el TJCE ha considerado que las normas contenidas en las directivas pueden tener efecto directo si están redactadas de forma clara, sólo cuando se dé alguna de las dos circunstancias siguientes: bien cuando haya expirado el plazo fijado para que los Estados miembros traspongan el contenido de las mismas, bien cuando los Estados miembros han adoptado normas internas de adaptación a las directivas comunitarias pero incorrectamente.

El reconocimiento del efecto directo de las directivas se admite sólo en sentido vertical, en reclamaciones frente al Estado, y se ha negado en sentido horizontal al entender que del artículo 189 del Tratado no puede deducirse la posibilidad de que las disposiciones de las directivas puedan generar obligaciones para los particulares que justifiquen que otro particular demande el cumplimiento de éstas. Ante la negativa, y a modo de compensación, el Tribunal ha posibilitado a los particulares otras vías para sentirse protegidos en sus derechos, como por ejemplo la que se señaló en el Asunto *Marleasing* 106/89, Sentencia de 13 de noviembre de 1990. En este Asunto, el Tribunal declara que aunque no se reconozca el efecto directo horizontal, el juez nacional queda obligado a interpretar en la medida de lo posible el Derecho nacional de un Estado miembro a la luz del texto y la finalidad de la directiva para alcanzar de este modo el resultado previsto por la misma (por la "cláusula de buena fe o de cooperación" contenida en el artículo 5 TCE -artículo 10 n.n.-).

La segunda vía es la abierta con el Asunto *Francovich* 6/90 y 9/90, Sentencia de 19 de noviembre de 1991. En esta Sentencia se admite, como medida comunitaria (no nacional), la posibilidad de que un particular solicite al Estado miembro incumplidor una indemnización siempre y cuando concurren tres condiciones: que la directiva tenga por objeto y resultado atribuir derechos a los particulares; que el contenido de estos derechos pueda resultar identificado con arreglo a las disposiciones de la directiva, y finalmente, que exista relación de causalidad entre la infracción del Estado y el daño sufrido por el particular que reclama su reparación.

Por último, otra forma en que el Tribunal ha flexibilizado su radical postura de negar el efecto directo horizontal de las directivas, ha sido integrando al máximo el concepto de Estado. En la Sentencia *Marshall* de 26 de febrero de 1986, Asunto 152/84, se concluyó que las disposiciones de la directiva podían ser directamente aplicadas contra la autoridad sanitaria en la medida en que dicho organismo podía ser considerado como un órgano del Estado. En sentencias posteriores, casuísticamente se ha integrado el concepto de Estado incluyendo a las autoridades fiscales, las autoridades locales o regionales, las constitucionalmente independientes, encargadas del mantenimiento del orden y de la seguridad pública o incluso a una empresa estatal concesionaria de un servicio público, como ha ocurrido en el Asunto *Foster* 188/89, Sentencia de 12 de julio de 1990.

Principios comunitarios aplicables a los tributos: Menciona Villar Escurra, que "existen principios comunitarios de construcción jurisprudencial que deben inspirar la actuación normativa, ejecutiva y judicial en materia tributaria". Muchos de ellos tienen incidencia directa en la aplicación interna de los tributos y configuran auténticos derechos comunitarios de los contribuyentes, actuando en la esfera de los deberes y obligaciones formales, en la determinación de infracciones y sanciones y en otros ámbitos. No nos referiremos pues a los principios jurídicos y económicos que subyacen en la construcción comunitaria europea, esto es, a los principios jurídicos de aplicabilidad directa del Derecho comunitario, del efecto directo de sus normas sobre los particulares o del respeto al acervo comunitario y a los principios económicos de economía de mercado, libre competencia o solidaridad.

Proporcionalidad. Las decisiones del TJCE, articulan el principio de proporcionalidad en tres elementos íntimamente unidos: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto. La idoneidad supone que los medios elegidos no sean inútiles para alcanzar el fin al que sirve la norma o el ejercicio de la potestad. Necesidad implica la obligación de intervenir de la forma más moderada posible sobre el patrimonio jurídico del ciudadano, en particular sobre sus derechos fundamentales. La restricción impuesta por la norma será necesaria si no hay otra que resulte menos gravosa sobre los derechos afectados y que sea al mismo tiempo susceptible de alcanzar la finalidad perseguida con igual eficacia. En este sentido se pronuncian diversas sentencias relativas a deberes de facturación, autorizaciones administrativas, uso de medios de prueba o criterios de valoración de la base imponible. Este aspecto del principio de proporcionalidad se ha plasmado en el artículo 5 in fine del TCE (antiguo artículo 3.B), si bien tal precepto se refiere a la actuación comunitaria en ámbitos de concurrencia de acción con los Estados miembros como forma de modular el principio de subsidiariedad: "ninguna acción de la Comunidad excederá de lo necesario para alcanzar los objetivos del presente Tratado". Por último, "proporcionalidad estricto sensu" supone ponderar los beneficios derivados de la medida, y el sacrificio que implica para los derechos de los ciudadanos. El principio comunitario de proporcionalidad vincula tanto a los órganos de la Unión Europea como a los Estados miembros.

No discriminación. El Tratado prohíbe "toda discriminación por razón de la nacionalidad" (artículo 12 TCE, antiguo artículo 6), incluidas las que se producen a través de deberes formales. Esta prohibición se concreta en otras disposiciones que tratan de garantizar la libertad de circulación de personas, servicios y capitales en los artículos 39.2 -antiguo 48.2- (libre circulación de trabajadores), 43 y 48 -antiguos 52 y 58- (derecho de establecimiento), 49 -antiguo 59- (libre circulación de servicios) y 56 y siguientes -antiguos 67-73 B- (libre circulación de capitales). El TJCE ha tenido ocasión de reiterar la aplicabilidad directa de las cláusulas específicas que prohíben la discriminación por razón de nacionalidad y sólo ha admitido la invocación del artículo 6 TCE (ahora el 12) en defecto de normas específicas para el caso, y de dotar al principio de una fuerza expansiva en un doble sentido:

Por una parte no sólo se prohíben las discriminaciones directas en función de la nacionalidad, sino aquéllas basadas en otros criterios –por ejemplo, la no residencia en el Estado impositor– que habitualmente perjudicarán a los no nacionales. La no

residencia puede constituir un motivo que justifique un trato tributario diferenciado, pero esto no sucede necesariamente. Así, si él no residente obtiene la práctica totalidad de sus ingresos en el Estado en el que no es residente no se justifica su discriminación frente a los residentes. Para evitar la posible discriminación, la Ley 41/1998, de 9 de diciembre, del Impuesto sobre la Renta de los no residentes, ha incorporado la Recomendación de la Comisión de la UE, de 21 de diciembre de 1993, estableciendo en su artículo 33 la opción de tributar en calidad de contribuyentes por el IRPF para las personas físicas residentes en un Estado miembro de la Unión que acrediten que tienen fijado su domicilio o residencia habitual en un Estado miembro de la UE y que hayan obtenido durante el ejercicio en España por rendimientos del trabajo y por rendimientos de actividades económicas, como mínimo, el 75% de la totalidad de su renta.

Este principio no excluye la llamada "discriminación inversa", es decir, la discriminación de personas o productos nacionales. Sin embargo, en las resoluciones más recientes, el Tribunal ha reaccionado contra aquella discriminación inversa que supone un obstáculo a las libertades de circulación: "aunque las disposiciones del Tratado relativas a la libre circulación de personas no pueden aplicarse a situaciones puramente internas a un Estado miembro, no es menos cierto que el alcance del artículo 52 del Tratado no puede interpretarse de manera que excluya del ámbito de aplicación del Derecho comunitario a los propios nacionales de un Estado miembro determinado cuando éstos, por su propio comportamiento, se encuentran, respecto del Estado miembro del que son originarios, en una situación equiparable a la de cualquier otro sujeto que goza de los derechos y de las libertades que garantiza el Tratado". Es decir, sólo se admite la discriminación inversa cuando el trato desfavorable se produzca en un "contexto meramente nacional".

La doctrina jurisprudencial existente a propósito de este principio permite afirmar que contempla una regla rigurosamente imperativa, que goza de efecto directo y por tanto invocable directamente por los particulares ante los tribunales internos. Como consecuencia de ello, si una norma interna es contraria a la regla de no discriminación comunitaria, deberá inaplicarse por el juez nacional y asimismo ser derogada por el legislador interno so pena de incumplimiento de Estado declarable por la vía de los artículos 226 y siguientes TCE (antiguo 169). Incluso si la norma aplicable se contiene en un Convenio de Doble imposición, prevalece el Derecho comunitario. Esto significa que las ventajas del Convenio han de extenderse al residente en la UE no amparado por el Convenio, a efectos de evitar la infracción al principio comunitario sobre no discriminación (sentencia Saint Gobain, de 21.9.1999). Siguiendo la jurisprudencia comunitaria, para juzgar si una situación interna resulta contraria al principio de no discriminación habrá que analizar: Si existe de una diferencia de trato que restringe las libertades protegidas por el Derecho comunitario: En el As. Jessica Safir, el TJCE ha sido especialmente sensible a la posibilidad de que el carácter más gravoso de una situación pueda disuadir de realizar operaciones con compañías no establecidas o incluso que éstas no ofrezcan sus servicios en otros mercados donde encuentren situaciones más inciertas o gravosas, con lo que parece que de nuevo se da un giro en favor de la protección al máximo de las libertades comunitarias y la consiguiente ampliación del concepto "restricción".

Si las situaciones son comparables: Las discriminaciones por residencia pueden encubrir discriminaciones por nacionalidad directamente prohibidas por el Tratado. Quizás ésta sea la cuestión más difícil de resolver, pues el TJCE ha sido más explícito para los casos de "residencia virtual", esto es, para aquellos en que el no residente percibe un importe significativo de sus ingresos en el Estado de la fuente y más inseguro cuando ha tenido que optar entre los vínculos o criterios que sirven para comparar los supuestos en tributación de personas jurídicas, en los que por lo general, los sistemas impositivos de los Estados miembros no aplican tarifas progresivas ni permiten hacer valer circunstancias subjetivas. Habría que optar además por situar el punto de comparación en la aplicabilidad de la medida o en la situación impositiva y competitiva conjunta (estudiando los efectos generadores de desventajas impositivas u obstaculizadoras íntegramente). Pudiera ser la válvula de escape la solución del caso Asscher, que se ha interpretado como determinante de la inversión de la carga de la prueba, en el sentido de exigir del Estado una justificación para tratar de forma distinta a residentes y no residentes. En el asunto Jessica Safir ante la dificultad de la comparación, el Tribunal ha atendido a la posibilidad de que se conciban otros sistemas más transparentes y menos restrictivos para determinar la infracción a la libre prestación de servicios.

Si existe motivo de interés general que ampare la diferencia de trato: Las medidas anti-evasión, o de defensa de los ingresos tributarios nacionales, han sido rechazadas como argumentos que amparan una situación discriminatoria en algunas ocasiones, pero si se admitiera las medidas no deben "constituir ni un medio de discriminación arbitraria ni una restricción encubierta de la libre circulación de capitales y pagos" ni producir efectos restrictivos de la libre prestación de servicios. Si la medida es proporcionada al fin perseguido: Si se puede conseguir el objetivo según distintas técnicas, debe elegirse la que menos obstaculice las libertades comunitarias.

Claridad y transparencia en la determinación de derechos y deberes según la jurisprudencia constante del TJCE, los principios de seguridad jurídica y de protección de los particulares exigen, que en los ámbitos abarcados por el Derecho comunitario, las normas de Derecho de los Estados miembros sean formuladas de manera inequívoca para permitir que las personas interesadas conozcan sus derechos y obligaciones en forma clara y precisa, y que los órganos jurisdiccionales nacionales aseguren su respeto.

Confianza legítima. Conforme al mismo, la autoridad pública infunde a los particulares confianza en la estabilidad de sus decisiones y no puede, súbitamente, adoptar una medida que contraríe tal confianza, excepto cuando un interés público superior así lo exija. Este principio no puede invocarse por el operador económico, cuando una situación existente es susceptible de ser modificada en el ámbito de la facultad de apreciación de las instituciones, o éste esté en condiciones de prever la nueva medida. Entendemos que la construcción del principio por el Tribunal comunitario es plenamente aplicable en los ordenamientos internos y en particular, respecto a la actividad interpretativa, normativa y aplicativa de la Administración tributaria, a pesar de su problemática aceptación, al menos con un "perfil propio" en los Estados miembros, donde pueden encontrarse los más variados ejemplos de recepción.

Precisamente por ello, la construcción jurisprudencial comunitaria puede limar las connotaciones singulares de los ordenamientos nacionales, especialmente respecto a la afirmación de los supuestos que generan "base de confianza" por "compromiso de autoridad" que sólo puede darse en un contexto de "relación contractual o cuasicontractual" con el sujeto ordinario.

Equivalencia y efectividad en la devolución de ingresos indebidos. El principio de equivalencia supone que la regulación interna no debe ser más desfavorable que la referente a los recursos de naturaleza interna, cuando se trata de una infracción al Derecho comunitario. Así, "el respeto al principio de equivalencia exige, que el procedimiento controvertido se aplique indistintamente a los recursos basados en la vulneración del Derecho comunitario y a los que se fundamentan en el incumplimiento del Derecho interno, cuando se trata de un mismo tipo de tributos o exacciones. En cambio, este principio no puede interpretarse en el sentido de que obliga a un Estado miembro a extender a todas las acciones de devolución de tributos o exacciones percibidos en contra de las disposiciones de Derecho comunitario un régimen de repetición interno más favorable".

El principio de efectividad, por su parte, significa que el sistema interno no haga imposible en la práctica o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico comunitario. Tal principio se ha enunciado con ocasión de la invocación por algunos Estados de plazos de prescripción o caducidad, ante reclamaciones de devolución de ingresos indebidos, más cortos que por referencia a los plazos aplicables ante infracciones de orden interno. El Tribunal ha reconocido "la compatibilidad con el Derecho comunitario de la fijación de plazos para recurrir, en interés de la seguridad jurídica, que protege tanto al contribuyente como a la administración interesados".

Precisiones conceptuales sobre las técnicas de acercamiento de sistemas fiscales. Las directivas sobre impuestos son básicamente de armonización, lo que nos obliga a una precisión terminológica y conceptual. A menudo se habla indistintamente de armonizar, aproximar, coordinar o unificar. Se trata de técnicas diferentes que tienen en común, el presuponer la existencia de sistemas fiscales nacionales diversos al tiempo que el pretender reducir esas diversidades.

La armonización implica una estrategia para eliminar las divergencias que impiden alcanzar el resultado deseado, que en materia fiscal es la plena integración económica y el mercado interior. Cuando el Tratado se refiere a la convergencia atiende a resultados a conseguir teniendo en cuenta factores económicos, globalizaciones económicas o desarmes arancelarios. En el estadio actual del proceso de unión política para los países pertenecientes al área de la Unión Europea, existe una aproximación, un acercamiento de sistemas fiscales para la consecución de los objetivos del Tratado y la eficacia de las libertades comunitarias en un espacio de libre competencia, por la vía de las normas del Tratado que prohíben las discriminaciones por razón de nacionalidad y de las Directivas armonizadoras. La Unión Europea no requiere los mismos impuestos ni siquiera la misma estructura en cada uno de ellos. Esta regla general se exceptúa en el caso de los impuestos indirectos, especialmente en el IVA, y gran parte de la

explicación reside en que un porcentaje de lo que los Estados recaudan por IVA financia el presupuesto comunitario.

Hay que advertir que sin ser propiamente resultado del Derecho comunitario, existe una acción coordinadora de las políticas fiscales de los Estados miembros aprovechando la dinámica de las reuniones del Consejo de Ministros de la UE, compuesto por los representantes del gobierno de cada uno de los Estados miembros. Así, se ha decidido en el seno del Consejo:

Rebajar la presión fiscal a las rentas de trabajo, potenciando el uso de los gravámenes ecológicos y los impuestos indirectos sobre consumos específicos.

Introducir cambios en la imposición sobre las rentas de capital para evitar discriminaciones en la colocación del ahorro. Se propone una retención en la fuente mínima del 20% o un "régimen de información", consistente en suministrar información al Estado de residencia fiscal del beneficiario efectivo.

Aprobar un Código de conducta en la fiscalidad de las empresas, donde se definen las medidas tributarias unilaterales potencialmente perjudiciales (paraísos fiscales, incentivos regionales, etc.)

Simplificar el marco tributario para las pequeñas y medianas empresas y otras empresas.

La armonización fiscal europea sólo afecta a lo necesario para el funcionamiento del mercado interior, esto es, tiene carácter instrumental. La opción entre armonización jurídica o coordinación de políticas, dependerá de cómo se interprete en cada caso el principio de subsidiariedad, según el cual "en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, la Comunidad intervendrá, conforme al principio de subsidiariedad, sólo en la medida en que los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, y, por consiguiente, puedan lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción contemplada a nivel comunitario. Ninguna acción de la Comunidad excederá de lo necesario para alcanzar los objetivos del presente Tratado". Se trata de un principio típico del modelo federal de organización política, que pretende acercar las decisiones a los ciudadanos, asentando una regla de ejercicio competencial y que ha sido considerado a la vez freno e impulso de la actividad de las instituciones comunitarias. Freno, en el sentido de que las instituciones comunitarias no deben intervenir cuando el objetivo pueda ser alcanzado de forma eficaz y suficientemente por instituciones u órganos estatales o infraestatales. Impulso, en cuanto que las instituciones comunitarias, tienen obligación de intervenir -de ejercer su competencia, legislando- cuando el objetivo a alcanzar no pueda ser cumplido de manera eficaz a escala estatal o infraestatal (local, autonómico, etc.), ya sea por la dimensión o por los efectos de la acción emprendida.

En este orden de cuestiones son también importantes los principios comunitarios de autonomía institucional y responsabilidad del Estado, de construcción jurisprudencial

(deducidos del artículo 10 TCE, antiguo artículo 5) que implican que el Derecho comunitario respeta el modelo de organización territorial del Estado, de manera que el sistema interno de distribución de competencias es, por principio, cuestión ajena a las exigencias comunitarias. De otro lado, frente a los incumplimientos de normas o principios comunitarios el Estado es el único responsable ante el TJCE, ya sean órganos centrales, autonómicos o locales los directamente causantes de las infracciones del Derecho comunitario, ya por vía normativa, reglamentaria o ejecutiva. La descentralización de potestades normativas en España que el Estado comparte con las Comunidades Autónomas respecto a las principales figuras impositivas es pues, cuestión ajena al Derecho comunitario, sin perjuicio de la cautela del legislador al prever el artículo 19.2 de la Ley Orgánica de Financiación de las Comunidades Autónomas in fine que "las competencias que se atribuyan a las Comunidades Autónomas en relación con los tributos cedidos pasarán a ser ejercidas por el Estado cuando resulte necesario para dar cumplimiento a la normativa sobre armonización fiscal de la Unión Europea".

Parejo (1999) y Benavides (2007). Comentan acerca de las normas fiscales del Derecho originario comunitario y dice que. En los Tratados constitutivos se recogen disposiciones calificadas de "fiscales" (artículos 90 a 93 TCE; antiguos artículos 95 a 99), pero existen normas dispersas que tienen repercusión sobre los sistemas fiscales nacionales (por ejemplo, la que prohíbe derechos de aduana y exacciones de efecto equivalente en el ámbito intracomunitario -artículo 25 TCE; antiguo artículo 12). Algunas de las normas gozan de efecto directo y la mayor parte de ellas contemplan obligaciones de hacer y no hacer para los Estados miembros. Otras normas contienen "principios" aplicables a las normas fiscales nacionales aunque no se formulan en los Tratados para el ámbito fiscal (prohibición de ayudas incompatibles con el mercado común -artículos 87 a 89 TCE; antiguos artículos 92 a 94- o principio de no discriminación por razón de nacionalidad -artículos 12, 39, 43 y 49; antiguos artículos 6, 48, 52 y 59, respectivamente, a los que se añadía, antes de la entrada en vigor del Tratado de Amsterdam, el antiguo art. 67 TCE, hoy derogado por el art. 6.I.39) del TA). Finalmente otras prosigue, también inciden en el ámbito fiscal como las que regulan la armonización contra el fraude fiscal (art. 280 TCE; antiguo art. 209 A), las que recogen las bases jurídicas de la armonización fiscal (artículos 93 a 95 TCE; antiguos artículos 99 a 100 A) o las que inciden en los monopolios fiscales (artículos 31 y 86.2 TCE; antiguos artículos 37 y 90.2).

Las exacciones de efecto equivalente a derechos de aduana El TCE considera fundamental para la consecución de un verdadero mercado interior la libre circulación de mercancías, que requiere constituir en el espacio integrado una unión aduanera. La unión aduanera supone un mismo arancel común para las importaciones y la desaparición de derechos aduaneros en el interior. El artículo 25 TCE (antiguo artículo 12) establece una cláusula "stand still" (no hacer), relativa tanto a los derechos de aduana de importación y exportación así como a cualesquiera otras exacciones de efecto equivalente, conforme al siguiente tenor literal: "Quedan prohibidos entre los Estados miembros los derechos de aduana de importación y exportación o exacciones de efecto equivalente. Esta prohibición se aplicará también a los derechos de aduana de carácter fiscal". Tal cláusula goza de efecto directo, es decir es directamente invocable

por los particulares ante sus jurisdicciones internas (S.TJCE de 5 febrero 1963, Van Gend & Loos, As. 26/62, Rec. 1963, p. 3). El desarme arancelario para los productos industriales fue más rápido de lo previsto en el Tratado (año y medio antes, el 1 de julio de 1968). Sin embargo, para los productos agrícolas el desarme se realizó a medida en que se aprobaban los Reglamentos de las Organizaciones comunes de mercado (para cada producto o gama de productos, así, por ejemplo, para productos cárnicos, lácteos, etc.)

Siendo la noción de exacción de efecto equivalente un concepto jurídico indeterminado ha sido el TJCE el que ha ido delimitándola, desde las conocidas sentencias dictadas en los asuntos Pan de Especias y Fondo Social de los Diamantistas Belgas. Para ello se ha tendido especialmente en cuenta si la exacción de efecto equivalente tiene los mismos efectos que los derechos de aduana, pese a no ser formalmente un derecho de aduana.

En la primera de las sentencias se afirma que "se trata de un derecho unilateralmente impuesto por un Estado miembro que afecta a productos importados por el hecho de traspasar la frontera en dicho momento o en un momento ulterior y que teniendo como resultado el alterar el precio del producto tiene la misma incidencia que un derecho de aduana" (S.TJCE de 14 diciembre 1962, Comisión/ Bélgica y Luxemburgo, As. ac. 2 y 3/62, Rec. 1962, p. 813). En la segunda, las peculiaridades del asunto a analizar le hicieron concretar aún más los elementos definitorios, pues no existía producto nacional que proteger (elemento proteccionista típico del derecho de aduana) en las exacciones que se exigían en Bélgica para los trabajadores del diamante y lo recaudado no iba destinado al Estado sino a un fondo Social. Así, se afirmó que constituye exacción de efecto equivalente "toda carga pecuniaria distinta de un derecho de aduana, aunque sea mínima, cualquiera que sea su denominación y la técnica de percepción que grave productos nacionales o importados por razón de su paso por la frontera, aunque no se perciba en beneficio del Estado, no tenga efecto discriminatorio protector o no haya producción nacional competidora" (S.TJCE de 1 de julio de 1969, As. ac. 2 y 3/69, Rec. 1969, p. 211).

Es decir, lo determinante para poder hablar de exacción de efecto equivalente es que el gravamen se devengue por razón del paso del producto a través de la frontera, situación que puede darse tanto en concurrencia como en ausencia de producción nacional competidora.

Según jurisprudencia comunitaria la exacción no estará prohibida si justifica que se percibe por razón de un "servicio efectivamente prestado", siempre y cuando el importe sea proporcionado y se aprecie una ventaja específica e individualizada en el receptor del servicio (por ejemplo, en el caso del servicio de almacenaje de mercancías hasta su despacho aduanero), o si responde a un interés comunitario deducido de la firma de Tratados que obligan a todos los Estados de la UE o de las directivas comunitarias (que impongan por ejemplo, el pago sistemático de una tasa por una inspección sanitaria a los productos importados). Tampoco estaremos ante una exacción de efecto equivalente si el gravamen forma parte de un sistema de imposición interna, en cuyo caso la legalidad del gravamen habrá de enjuiciarse según las previsiones del artículo 90 TCE (antiguo artículo 95). El Tribunal comunitario, en sentencia de 7 de diciembre de 1995

entendió que el arbitrio municipal sobre la importación de mercancías exigido en Ceuta y Melilla constituía una exacción de efecto equivalente (As. 45/1994), aunque nuestro Tribunal Supremo discrepa del criterio y en sentencia de 13 de junio de 1998 hace una lectura correctiva del fallo del Tribunal comunitario entendiendo que el arbitrio no es una exacción de efecto equivalente.

Los tributos internos discriminatorios y protectores. El artículo 90 TCE (antiguo artículo 95) prohíbe tanto la discriminación tributaria de productos similares como el proteccionismo fiscal de productos concurrentes, conforme al siguiente tenor literal: "Ningún Estado miembro gravará directa o indirectamente los productos de los demás Estados miembros con tributos internos, cualquiera que sea su naturaleza, superiores a los que graven directa o indirectamente los productos nacionales similares. Asimismo, ningún Estado miembro gravará los productos de los demás Estados miembros con tributos internos que puedan proteger indirectamente otras producciones".

Esto es, explica Mónica López, "se prohíben los tributos internos discriminatorios para los productos de otros Estados miembros tanto si en el Estado impositor existe producción igual o similar (apartado 1º), en cuyo caso el criterio determinante es la existencia de una discriminación directa o indirecta –por ejemplo estableciendo diferencias, en los tipos, la determinación de la base imponible o las modalidades de percepción del impuesto- como en el caso contrario (apartado 2º), debiendo estarse entonces al criterio de la sustituibilidad del producto discriminado con el que potencialmente satisfaga al consumidor".

También esta previsión goza de efecto directo, y origina derechos invocables por los particulares. Su objetivo es asegurar la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros en condiciones normales de competencia, a través de la supresión de cualquier tipo de protección que pueda derivarse de la aplicación de tributos internos discriminatorios, garantizando así una perfecta neutralidad fiscal de los tributos internos en lo que a la competencia entre productos nacionales e importados se refiere.

Aunque el precepto alude a "tributos internos", la jurisprudencia ha entendido que caen en el ámbito de la prohibición las exacciones nacionales, regionales o locales, y no sólo si constituyen tributos en sentido estricto, sino también las exacciones parafiscales, ya que lo relevante es que la exacción nazca de "instancias públicas" y "la obligatoriedad de su pago" (S.TJCE de 25 noviembre 1981, Hauptzollamt Flensburg / H.C. Andresen, As. 4/81, Rec. 1981, p. 2835). A diferencia de las exacciones de efecto equivalente que están absolutamente prohibidas, los tributos internos sólo lo están cuando son superiores - discriminatorios o proteccionistas - a los aplicados a productos importados iguales, similares o en competencia. Para apreciar el criterio de similitud y la potencial concurrencia, el T.J.C.E. ha atendido al grado de "satisfacción de las necesidades del consumidor", por poseer propiedades análogas o permitir satisfacer una misma necesidad (por ejemplo, el vino y la cerveza o los que tienen semejante sabor, graduación alcohólica, etc.)

Esta regla del Tratado afecta al IVA y, en general, a los impuestos indirectos sobre la producción o consumo de bienes de específicos, y así se declarado por el TJCE la

ilegalidad de determinados impuestos internos que gravan los vehículos de motor (en Francia, Grecia y Portugal) por provocar discriminaciones más o menos evidentes (diferentes tipos impositivos, el mayor afectando exclusivamente a los productos importados, o de forma más sutil, considerando la potencia del automóvil para graduar la cuota impositiva o la presencia de catalizador). La forma en que se discrimine o se proteja es indiferente. Así, se tiene en cuenta no sólo el tipo impositivo del gravamen, sino también las disposiciones por las que se determina la base imponible, las cuotas tributarias, los sistemas de control del pago de la exacción, las normas dictadas para su recaudación o las modalidades de percepción del impuesto. También se ha señalado que el simple hecho de que un impuesto grave las importaciones no es suficiente para considerar que sea discriminatorio. El criterio decisivo es la cuantía real de las exacciones que gravan productos nacionales, por una parte, y los productos de otros Estados miembros por la otra.

Se admite, sin embargo, un régimen fiscal de favor para determinadas categorías de productores nacionales si dichas categorías resultan determinadas conforme a criterios objetivos, como son la naturaleza de las materias primas o los métodos de producción empleados, y siempre que dichas ventajas no excluyan "a priori" de su alcance a los productos de los demás Estados miembros. Se exige también por el TJCE que los objetivos de política económica perseguidos sean en sí mismos compatibles con las exigencias del Tratado.

En determinados casos puede ser necesario valorar el destino que se da a los ingresos que generen las exacciones. Así, por ejemplo, una exacción que se aplique con los mismos criterios a productos nacionales y de otros Estados miembros puede constituir una exacción de efecto equivalente a un derecho de aduana, si el ingreso generado se destina en su totalidad a indemnizar a los productores nacionales de los productos gravados. Por contra, si el destino de las cantidades recaudadas es ayudar a los consumidores de los productos gravados, la licitud del gravamen tendría que juzgarse al amparo de las disposiciones sobre ayudas estatales. Podrá entonces considerarse que el aparente tributo interno es una exacción que tiene un efecto equivalente a un derecho de aduana o que es una ayuda estatal cuando le sean aplicables bien las disposiciones del artículo 12 TCE (nuevo 25) bien las del artículo 92 (nuevo 87) TCE.

Las ayudas de Estado incompatibles con el mercado común. Con arreglo al artículo 92 TCE (nuevo 87), cualquier ayuda concedida por un Estado miembro que falsee o amenace falsear la competencia será incompatible con el mercado común. Por lo general, cualquier elemento de ayuda que forme parte de un sistema impositivo no puede ser autorizado por la Comisión si infringe otras disposiciones del Tratado.

Por ello, hay que garantizar, en primer lugar, que el gravamen en cuestión no esté en contradicción con estas disposiciones, en particular con lo previsto en los artículos 25 (antiguo 12) y 90 (antiguo 95) TCE. Sólo entonces la ayuda podría declararse compatible. Antes de decidir, la Comisión analizará si efectivamente se trata de una ayuda. Si los ingresos derivados de una determinada exacción no se consignan en el presupuesto general del Estado, sino que se afectan a fines determinados, puede tratarse de una ayuda estatal en caso de que se favorezca a determinadas empresas o productos.

Las exenciones de gravámenes sobre determinados productos pueden constituir también ayudas estatales, aun cuando tales exenciones sean necesarias para evitar que las empresas nacionales estén en desventaja con respecto a sus competidores de países donde no existan tales exenciones. Al valorar las ayudas, la Comisión considerará tanto el origen como el empleo de los ingresos obtenidos, para tener una visión completa de la situación. En este sentido, el TJCE ha sentenciado que la Comisión debe tener en cuenta todos aquellos factores que incidan directa o indirectamente, incluyendo las ayudas indirectas, la financiación de la ayuda y la relación entre la financiación y la cantidad que se distribuya como ayuda. La Comisión ha aplicado estas previsiones decidiendo que los incentivos fiscales a la inversión en el IRPF y el IS en los territorios históricos vascos eran ayudas de estado incompatibles con el mercado común (Decisión 93/337/CEE, de 10 de mayo de 1993, DOCE L. 134, de 3 de junio de 1993, p. 25).

Monasterio (2011), Parejo (1999), también señalan en la misma dirección acerca de los monopolios fiscales. El artículo 31 TCE (antiguo artículo 37.1), directamente aplicable en todos los Estados comunitarios, tiene como principal objetivo la prohibición de cualquier discriminación entre los ciudadanos de los Estados comunitarios, en lo que se refiere a las condiciones de abastecimiento y mercado, y disponía en su redacción originaria la progresiva adecuación de los monopolios estatales en los siguientes términos: "Los Estados miembros adecuarán progresivamente los monopolios nacionales de carácter comercial, de tal modo que al final del periodo transitorio quede asegurada la exclusión de toda discriminación entre los nacionales de los Estados miembros, respecto de las condiciones de abastecimiento y de mercado.

Acerca de las disposiciones del presente artículo comentan, se aplicarán a cualquier organismo mediante el cual un Estado miembro, de iure o de facto, controle, dirija o influya sensiblemente, directa o indirectamente, en las importaciones o exportación entre los Estados miembros. Tales disposiciones se aplicarán igualmente a los monopolios cedidos por el Estado a terceros". Conviene fijarse en que el precepto sólo obliga a la "adaptación" de los monopolios de comercialización (no de fabricación) que afecten al comercio con nacionales de los "Estados miembros" y no a la supresión de los monopolios.

Por otra parte, el artículo 90.2 TCE (que desaparece en la versión consolidada del Tratado) se refiere a las empresas que tengan el carácter de monopolio fiscal, determinando su sujeción a las normas del Tratado, y en especial, a las normas sobre competencia, "en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiada". Ambas previsiones han motivado la adaptación de los monopolios fiscales españoles.

3.4. España Política y sus Tributos

Lagos Montero (2011), explica que la política de España es el conjunto de condiciones administrativas que las leyes de España dictan para el funcionamiento que los órganos legislativos consideran apta para el país. De acuerdo a la clasificación de sistemas de gobierno en el mundo, España posee la forma de monarquía parlamentaria, pues su poder legislativo (representado en la figura de las Cortes Generales), ejerce la mayor

parte de la responsabilidad legislativa y del gobierno. Que consiste en un sistema parlamentario porque tras las elecciones legislativas el monarca debe hacer la propuesta del Presidente del gobierno al Congreso de los diputados y si éste lo aprueba, el elegido permanece en el cargo mientras conserve la confianza de los diputados, de lo contrario debe renunciar.

Señala que desde que Suárez gobernó desde 1976 hasta 1981. Durante esta época, se produce el cambio de régimen, de la dictadura franquista a la actual Monarquía parlamentaria. Siendo Presidente del Gobierno Adolfo Suarez se aprobó la Ley para la reforma política (1976) y la actual Constitución.

Comenta que el 23 de febrero 1981, algunos grupos rebeldes de la Guardia Civil tomaron el Congreso de los diputados e intentaron imponer una dictadura militar. Sin embargo, la gran mayoría de las Fuerzas Armadas Españolas permanecieron leales a Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I, quien empleó la autoridad real para echar abajo el intento de golpe de estado.

Tras la dimisión de Suárez en 1981, Calvo Sotelo preside el gobierno hasta la convocatoria de nuevas elecciones en 1982.

Nos dice que en España se une a la Organización del Tratado del Atlántico (OTAN) a principios de 1982. En octubre de ese mismo año, el Partido Socialista Obrero Español (PSOE) liderado por Felipe González Márquez, ganó las elecciones al Congreso de los Diputados y al Senado con mayoría absoluta. El PSOE también obtuvo la mayoría absoluta en las elecciones de 1986 y 1989. González, al frente del PSOE, gobernó durante los siguientes 13 años. Durante su mandato se desarrolló el Estado de Bienestar, el modelo autonómico y se produjeron cambios importantes en política social, muy atrasada a causa de la dictadura. También, este periodo estuvo marcado por escándalos políticos de corrupción y de terrorismo de Estado (GAL). En 1986 España ingreso a formar parte de la Unión Europea (UE).

Continua en la misma dirección señala que, en marzo de 1996, el partido popular (PP) de José María Aznar, fue el partido más votado, consiguiendo casi la mitad de los escaños en el Congreso. Aznar se propuso liberalizar la economía, con un programa de privatizaciones, reforma del mercado laboral, y medidas destinadas a incrementar la competitividad en ciertos mercados, principalmente el de telecomunicaciones. Durante la primera legislatura de Aznar, España consiguió los objetivos de la Unión Económica y Monetaria. Durante este periodo, España participó, junto con los Estados Unidos y otras naciones aliadas de la OTAN, en operaciones militares en la antigua Yugoslavia. España se propuso tomar parte en la en 1999, y las fuerzas Armadas Españolas y algunas unidades de policía fueron incluidas en fuerzas de pacificación en Bosnia (IFOR, SFOR) y en Kosovo (KFOR).

El PP obtuvo la mayoría absoluta en las dos cámaras de las Cortes Generales en las elecciones de marzo de 2000. Este resultado permitió a Aznar formar un gobierno sin necesidad de coaligarse con otras fuerzas políticas como en su anterior legislatura. Aznar fue un firme defensor de las relaciones trasatlánticas y de la Guerra contra el

terrorismo. Esta legislatura estuvo marcada por la agitación social producida por algunas leyes o decisiones (Cambio de las leyes de Educación Ley Orgánica de Calidad de la Educación, Guerra de Irak, Desastre de Prestige, atentados del 11 – M) que ciertos sectores de la población no aceptaron. Para las elecciones de Marzo de 2004 Aznar nombró a Mariano Ragoy (hasta entonces Vicepresidente 1º del Gobierno) como candidato del PP.

El PSOE ganó las elecciones y José Luis Rodríguez Zapatero fue elegido Presidente del Gobierno. Tres de las medidas más importantes del Gobierno en el principio de su mandato fueron: la participación de la mujer en la mitad de los cargos del Consejo de Ministros, la retirada de las tropas españolas en Irak y la aprobación del matrimonio entre homosexuales. Con ese recuento Histórico político del estado español inicia entrando en materia tributaria, donde explica los aspectos del: sistema tributario español.

3.5. El Sistema Tributario Español

La Constitución española de 1978 establece que el estado español es un estado unitario descentralizado que reconoce la existencia de varias nacionalidades y reconoce la autonomía de los territorios que lo componen. Este unitarismo expuesto en el texto constitucional se ve difuminado por la elevada autonomía de las regiones del país. El grado de autonomía es tan alto que se podría decir que nos encontramos ante un estado cuasi-federal. Al elaborar la Constitución de 1978 se optó por conceder el mismo grado de autonomía a todas las regiones. Algunas regiones tardaron más tiempo en poder asumir las competencias transferidas pero hoy disfrutan, casi todas, del mismo grado de autonomía. La excepción viene dada por los casos de la Comunidad de Navarra y del País Vasco. Estas dos comunidades disfrutan de derechos forales históricos 59 En general, el traspaso de competencias desde el Estado a las Comunidades Autónomas lleva consigo la capacidad de planificar y ejecutar los proyectos de inversión que ellas consideren más adecuados.

El límite viene dado por la:

Legislación básica del estado y por la responsabilidad de administrar satisfactoriamente las competencias que les han sido atribuidas. Pero para que las Comunidades Autónomas puedan financiar los gastos emanados del disfrute de competencias propias es preciso crear un adecuado sistema de financiación territorial, esto es, un sistema que permita distribuir los ingresos del estado entre todas las administraciones de manera que se alcance el equilibrio entre las competencias ejercidas y la financiación de las mismas. Un buen sistema de financiación territorial permitirá la autonomía de las diferentes regiones.

La primera ley que regula la financiación territorial en España es la Ley orgánica de financiación de las Comunidades Autónomas (LOFCA).

Así, la Ley 21/2001 de Financiación Territorial establece que las Comunidades Autónomas se financiarán a través de:

I) Impuestos cedidos parcial o totalmente por el Estado

El estado cede las competencias normativas y de gestión de determinados tributos. La Comunidad Autónoma tiene el derecho a la recaudación y la legislación sobre estos impuestos cedidos, respetando siempre los criterios de equidad y distribución protegidos por la Constitución.

Los tributos cedidos por el Estado a las Comunidades Autónomas son los siguientes:

- a) Impuestos gestionados por las CCAA (recaudación directa por las CCAA).
- b) Impuesto sobre transmisiones y actos jurídicos documentados. Traspasado el 100% de las competencias. La CCAA tiene capacidad normativa.
- c) Impuesto sobre sucesiones y donaciones. Traspasado el 100% de las competencias. La CCAA tiene capacidad normativa.
- d) Impuesto sobre el patrimonio. Traspasado el 100% de las competencias. La CCAA tiene capacidad normativa.
- e) Tributos sobre el juego. Traspasado el 100% de las competencias. La CCAA tiene capacidad normativa.
- f) Impuesto especial sobre determinados medios de transporte. Traspasado el 100% de las competencias. La CCAA tiene capacidad normativa.
- g) Impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos. Traspaso del 100% de las competencias. La CCAA tiene capacidad normativa.
- h) Impuestos gestionados por el estado (recaudados por el estado y transferidos hacia las CCAA).
- i) Impuesto del IRPF (Impuesto sobre la renta de las personas físicas). Traspasado el 33% de las competencias. Capacidad normativa limitada.
- j) Impuesto del IVA. Traspasado el 35% de las competencias. Las CCAA no tienen potestad normativa, la regulación viene dada por la Unión Europea.
- k) Impuestos especiales de fabricación. Traspaso del 40%. Semejante a la regulación y gestión del IVA.
- l) Impuestos sobre la electricidad. Traspaso 100%.

II) Impuestos propios de la CCAA

La Comunidad Autónoma puede establecer los tributos que considere, ejerciendo sobre ellos la labor de gestión y normativización. A modo de ejemplo, citaremos el impuesto sobre el depósito de las entidades de crédito vigente en la CA de Extremadura.

III) Transferencias del fondo de compensación interterritorial y otras asignaciones con cargos al presupuesto del estado El estado crea un fondo de suficiencia para cubrir la diferencia entre la financiación propia y las necesidades de gasto de las CCAA. El fondo de suficiencia corre a cuenta de los presupuestos generales del estado y la cantidad transferida vendrá determinada por los ejecutores del mismo. Se trataría, en última instancia, de la gestión de los gastos corrientes.

En cuanto al fondo de compensación interterritorial, éste es un fondo destinado a paliar las diferencias económicas y sociales entre las diferentes Comunidades Autónomas. Se

financia a cargo de los presupuestos generales del estado que deberán destinar un mínimo de un 30% de la base del cálculo de la inversión pública aprobada en los presupuestos generales del estado al fondo de compensación.

Los criterios de adjudicación vienen dados por el nivel de renta, tasa de población emigrada, tasa de desempleo, superficie territorial, insularidad y otros. El consejo de política fiscal y Financiera, formado por miembros del estado y de las CCAA, decide hacia qué proyectos se destinará la inversión.

Por último, el Ministerio de Economía y Hacienda, a través de la Dirección General de Financiación Territorial, financia la ejecución de determinadas actividades desarrolladas en las Comunidades Autónomas. Los instrumentos utilizados para ello son:

- a) Convenios para la ejecución de transporte metropolitano
- b) Convenios para la ejecución de infraestructuras de transporte metropolitano
- c) Otras subvenciones: universidades, eventos culturales, policía autonómica.

IV) Rendimientos procedentes del patrimonio propio e ingresos de derecho privado Las CCAA disponen de bienes propios que pueden vender, alquilar o gestionar en vista a obtener un ingreso. Igualmente, puede recibir donaciones o prestaciones privadas.

V) Producto de operaciones de crédito

Las CCAA tienen derecho a emitir deuda pública y a realizar operaciones de crédito dentro del marco fijado por la Ley nacional de estabilidad presupuestaria. Las concesiones de deuda pública se negociarán en el Consejo de Política Fiscal y Financiera y gozarán de los mismos beneficios y condiciones que la deuda pública del estado.

VI) Las subvenciones de la Unión Europea

Si bien están destinadas a financiar proyectos de inversión concretos, tienen bastante peso en el desarrollo de las Comunidades Autónomas. Las transferencias europeas destinadas a las diferentes regiones tienen su reflejo en el presupuesto autonómico. En cuanto a la financiación de los entes locales, estos recibirán transferencias del estado, de las Comunidades Autónomas y de sus propias tasas y tributos pero no se constituyen como personas jurídicamente autónoma.

La Constitución Española vigente en su art. 31.1, establece que: "Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo, inspirado en los principios de igualdad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio."

En España, las administraciones pueden establecer distintos tipos obligaciones para contribuir a los ingresos públicos o tributos denominados: tasas, contribuciones especiales e impuestos. El tipo más relevantes son los impuestos.

Los impuestos a los que están sujetos las entidades productivas en el país español son: los impuestos directos, los impuestos indirectos. La manera de tributar del estado español, se basa en dos formas de hacerlo: régimen general de ley y el de módulos, donde el contribuyente escoge como ha de realizar el pago de sus impuestos, claro que cada una de los regímenes tiene sus maneras específicas que se deben cumplir tributar en uno u otro.

Los principales Impuestos directos son los siguientes:

Impuesto Sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF): es un impuesto personal, progresivo y directo que grava la renta obtenida en un año natural por las personas físicas residentes en España.

Impuesto Sobre el Patrimonio: es un tributo de carácter directo y naturaleza personal que grava el patrimonio neto de las personas físicas; entendiendo por éste "el conjunto de bienes y derechos de contenido económico de que sea titular, con deducción de las cargas e impuestos que disminuyan su valor, así como de las deudas y obligaciones personales de las que deba responder".

Impuesto Sobre Sociedades: es un tributo perteneciente al sistema tributario español, de carácter periódico, proporcional, directo y personal. Grava la renta de las sociedades y demás entidades jurídicas. Está regulado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades

Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones: Tienen la particularidad de gravan la obtención de renta (bienes y derechos), a excepción del Impuesto sobre el Patrimonio, que grava la mera posesión de dichos bienes y derechos.

También tienen la particularidad de que son progresivos, es decir a más ingresos se paga proporcionalmente más; con la única excepción del Impuesto Sobre Sociedades que tiene con carácter general un tipo fijo único, por lo que es un impuesto proporcional, no progresivo.

Los impuestos directos que habrá que pagar, dependerán de lo que se llama "la capacidad contributiva de la persona", que se mide en este caso por lo que gana o por lo que tiene esa persona.

Los principales impuestos indirectos son los siguientes:

Impuesto Sobre el Valor Añadido (IVA): es un tributo indirecto que recae sobre el consumo y grava:

Las entregas de bienes y prestaciones de servicios efectuadas por empresarios o profesionales. - Las adquisiciones intracomunitarias de bienes. -Las importaciones de bienes.

El impuesto se aplica en todo el territorio español, incluyendo en él las islas adyacentes, el mar territorial hasta el límite de 12 millas náuticas y el espacio aéreo correspondiente. Se excluyen del ámbito de aplicación las islas Canarias, Ceuta y Melilla

Impuesto Sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados: Estos impuestos gravan la circulación de bienes y derechos por un lado, y el gasto del dinero o la renta que tengamos por otro. Son proporcionales, es decir se aplican tipos impositivos constantes (por ejemplo en el IVA con carácter general el 18%, aunque puede ser también el 8%, o el 4%), y son independientes de la situación personal de cada uno, por lo que se suelen considerar como más injustos.

España es un país en el que existen distintos niveles de administración: Estado, Comunidades Autónomas (regiones) y entes locales.

Las distintas administraciones pueden establecer impuestos según sus competencias. Esto se refleja en las leyes fiscales generales y en las que regulan los distintos tributos e impuestos.

Es el conjunto de tributos, que son exigidos por los distintos niveles de las Haciendas Públicas de España. De acuerdo con lo establecido en la Constitución cabe distinguir tres subsistemas tributarios: el Estatal, el Autonómico y el Local.

En el nivel Estatal, las empresas están afectadas por algunos de los siguientes impuestos: **Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF):** afecta a los empresarios individuales, que no son sociedades de capital y residen en el país. Tiene un régimen simplificado para facilitar el cumplimiento de las obligaciones fiscales. Exige realizar una declaración al año o bien trimestralmente según cada caso.

Impuesto Sobre Sociedades: grava los beneficios de las sociedades de capital mercantiles residentes en el país. Implica una declaración anual al terminar el ejercicio fiscal.

Impuesto de la Renta de los No - Residentes: grava los beneficios de los empresarios no - residentes en España. Exige igualmente una declaración anual o bien puntual.

Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA): como en el resto de países europeos, grava el consumo de bienes y servicios por parte de los consumidores finales. Son los empresarios o profesionales quienes aplican el impuesto. Cobran las cuotas del IVA a los consumidores y luego las ingresan en hacienda. Las declaraciones-liquidaciones del impuesto se realizan normalmente trimestralmente (en algunos casos, de forma mensual).

Impuestos especiales: gravan determinados consumos como alcohol, tabaco o hidrocarburos, entre otros. Normalmente son impuestos que gravan el consumo de los bienes o productos por parte de los consumidores finales. Son aplicados por las empresas que los fabrican, importan o venden. Éstas los declaran e ingresan.

Aduanas: para las importaciones procedentes de fuera de la Unión Europea.

En la mayoría de las Comunidades Autónomas (regiones) existe un sistema fiscal general propio. En este sistema fiscal tiene competencias sobre los siguientes impuestos: impuesto de sucesiones o donaciones y el impuesto sobre transmisiones y actos jurídicos documentados. Las Comunidades Autónomas también pueden establecer impuestos propios dentro de unos límites marcados por la legislación. Algunas Comunidades Autónomas han establecido impuestos para proteger el medioambiente o bien gravar el consumo de carburantes.

Por otro lado, hay sistemas fiscales especiales para algunas Comunidades Autónomas: Navarra y el País Vasco tienen un sistema fiscal propio por motivos históricos. Canarias, Ceuta y Melilla tienen cada una su sistema fiscal por su situación geográfica.

Los entes locales tienen autonomía financiera y competencias para establecer impuestos o tributos de forma muy limitada. Destacan el Impuesto sobre Actividades Económicas y otros impuestos.

Otros impuestos locales son los siguientes:

Impuesto sobre bienes inmuebles: afecta a los bienes inmuebles, están obligados a pagarlos sus dueños.

Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica: grava la propiedad de coches y vehículos de transporte. Lo tienen que pagar los propietarios de los mismos.

Impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras: grava su realización. Está obligado a pagarlo la persona que las realiza.

Impuesto sobre el incremento de valor de los terrenos de naturaleza urbana: grava la venta de propiedades o terrenos urbanos.

En cuanto a los requisitos para el pago de impuestos de actividades económicas o para aperturar una actividad económica en España es necesario lo siguiente:

En lo referido a los requisitos para realizar muchos de los trámites con las administraciones tributarias son de forma cómoda y sencilla además a través de Internet. Se puede acceder a información, formularios y trámites sin identificación. Pero para realizar algunos trámites es necesaria la identificación del interesado usando claves o un certificado electrónico o un DNI Electrónico.

Cuando quieres crear una empresa, tienes que realizar trámites con la Agencia Estatal Tributaria, como: inscribirte en el censo de empresarios. Éste permite identificar a las empresas y los empleados. Alta, modificación o baja en el censo de empresarios.

Hablar de gestión de una empresa y de su fiscalidad, esta durante su vida existen una serie de impuestos que afectan su actividad económica según los casos.

A nivel estatal, hay que realizar declaraciones e ingresos a la Agencia Estatal Tributaria por distintos impuestos. Estos trámites se pueden realizar de una forma sencilla y cómoda a través de Internet.

Puedes obtener información, formularios, enviar las declaraciones y realizar los pagos de estos impuestos a través de Internet. En la página de la Agencia Estatal de Administración Tributaria. (Página Web de la agencia Estatal Tributaria)

Para obtener información y realizar las obligaciones contables de las empresas se recomienda acceder a la siguiente página:

Obligaciones Contables y Registrales

Comunidades Autónomas (regiones)

En las Comunidades Autónomas con régimen general, en algunos supuestos, hay que tener en cuenta que los impuestos dependerán de cada Comunidad Autónoma y la actividad económica que se desarrolle.

En lo que se refiere a la gestión de fiscalidad con los distintos entes locales, hay que realizar la gestión del Impuesto de Actividades Económicas.

Los otros impuestos locales se tendrán que declarar e ingresar en los casos en que se den los supuestos en los que son obligatorios: un bien inmueble, un vehículo en propiedad son declarados anualmente. Distinto es el impuesto sobre obras, que hay que declarar cuando se realicen éstas.

Cuando por alguna causa se cesa la existencia de una empresa, ésta se debe dar de baja en la Agencia Estatal Tributaria, en el censo de profesionales, empresarios individuales o sociedades.

Alta, modificación o baja del censo de empresarios es competencia de la Agencia Estatal Tributaria.

Los Recursos que dispone el contribuyente son:

Estado: Agencia Estatal Tributaria

Comunidades Autónomas (regionales): fiscalidad.

Entes locales: fiscalidad.

Textos jurídicos de consulta:

Normativa Fiscal

Legislación Estatal General y de cada impuesto

Legislación de Comunidades Autónomas

Legislación General de los entes locales

3.5.1. España y sus decisiones en el cobro Impuestos

Según Ernst & Young Abogados. Declara el Lunes, 26 de Septiembre de 2011 - 13:25 h. que España, en el grupo de países con mayores impuestos directos que UE, EEUU y BRIC España es uno de los países con los impuestos directos más altos, según revela el informe "Análisis comparativo de los principales impuestos en la Unión Europea, Estados Unidos y los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China)

La compañía ha resaltado que en España, en contraposición con el resto de Europa, la mayor parte de la presión fiscal deriva de la imposición directa (IRPF o Sociedades), "mientras que la imposición indirecta tiene mucho menos protagonismo". Por ello, consideran que España se encuentra en una posición "alterada" respecto al resto de los países.

El informe pone de relieve que el tipo marginal medio del IRPF en España es del 45,8%, mientras que la media de la UE está en el 37%. En comparación con Estados Unidos, el tipo máximo español es siete puntos superiores y está cerca de 17 puntos por encima de los países BRIC.

Por su parte, el Impuesto de Sociedades es uno de los más altos de Europa, aunque inferior al de Estados Unidos, tal y como refleja el estudio, que señala que España (con un tipo del 30%) es el quinto país de la UE con el tipo más alto, sólo superado por Malta, Francia, Bélgica e Italia.

Según Eduardo Sanfrutos, responsable de tributación de empresas de Ernst & Young, esto resta competitividad a las empresas españolas respecto a las de su entorno, "por lo que si se quiere que éstas compitan en igualdad de condiciones con las de los países más próximos, habría que bajarlo".

En este sentido, la firma cree que si el Gobierno necesita subir impuestos para recaudar más, "tiene mucho más margen en el ámbito de la imposición indirecta que en el de la directa", y pone de ejemplo el IVA español, que con un 18% es el tercero más bajo de todos los países analizados en el estudio.

Además, Ernst & Young ha destacado que España es de los países europeos que más utiliza la posibilidad que da la UE de aplicar los tipos del IVA reducidos y superreducidos, "algo que en Bruselas no está bien visto, porque consideran que con estas medidas no se consigue reducir la inflación".

Por otra parte, el informe también analiza el Impuesto de Sucesiones y Donaciones, donde España se sitúa como el país con el cuarto tipo más alto (casi el 35%) entre los que aún lo mantienen, ya que países como Austria, Portugal y Suecia lo han eliminado, mientras que en otros como Malta, Chipre, Rumanía o Letonia nunca ha existido.

España, segundo país donde más crecen los impuestos directos en la OCDE

Efe | París. Actualizado miércoles 11/05/2011 17:59 horas

España fue el segundo país de la OCDE, tras Islandia, donde aumentó más la fiscalidad directa sobre los salarios -incluyendo el impuesto sobre la renta y las cotizaciones sociales- en 2010 y hoy en el 2011 están vigentes.

El incremento de esa fiscalidad en Islandia fue de 3,29 puntos porcentuales hasta representar el 31,3% de los costes laborales, mientras en España el ascenso se situó en 1,36 puntos hasta el 39,6%, mientras que la media de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) fue del 34,9%.

La subida de la presión fiscal al empleo en España se debió a la eliminación parcial de la deducción de 400 euros en el IRPF. En concreto, el Gobierno eliminó dicha deducción para bases imponibles superiores a 12.000 euros anuales (hasta 8.000 euros se mantiene la deducción total, y desde esa cifra se aplica de forma progresiva hasta los 12.000 euros), lo que en la práctica representa un incremento del IRPF.

En concreto, explica que en España la presión fiscal en los ingresos salariales no ha cambiado mucho si se compara la situación de 2010 con la del año 2000.

Los ascensos más importantes de esos impuestos, tras el de España, fueron los de Japón (1,35 puntos suplementarios al 30,5% de los costos laborales), Estonia (+0,84 puntos al 40%), Corea del Sur (+0,46 puntos al 19,8%), Holanda (+0,43 puntos al 38,4%) e Irlanda (+0,37 puntos al 29,3%).

En total, el pasado año se constataron progresiones en 22 de los 34 miembros de la organización, mientras las bajas más significativas se registraron en Hungría (6,65 puntos menos al 46,4%), Alemania (-1,84 puntos al 49,1%), Grecia (-1,58 puntos al 36,6%), Dinamarca (-1,24 puntos al 38,3%) y Nueva Zelanda (-0,81 puntos al 16,9%).

Según la OCDE Los países donde los impuestos directos sobre los salarios tenían en 2010 un mayor peso relativo eran Bélgica (55,4%), Francia (49,3%), Alemania (49,1%), Austria (47,9%), Italia (46,9%) y Hungría (46,4%), mientras España se situó en duodécima posición con el citado 39,6%.

En el otro extremo se situaban Chile (7% de los costes laborales), México (15,5%), Nueva Zelanda (16,9%), Corea del Sur (19,8%), Israel (20,2%) y Suiza (20,8%).

La subida de la fiscalidad directa sobre los salarios en España se debió integralmente al aumento del impuesto sobre la renta hasta el 11,7% de los costes laborales, mientras que las cotizaciones sociales -tanto a cuenta del asalariado (4,9%) como del empresario (23%)- permanecieron estables.

En la OCDE, el impuesto sobre la renta suponía de media un 12,2% de los costes laborales, mientras las cotizaciones representaban un 8,5% las que iban a cuenta del empleado y del 14,2% a cuenta del empresario.

Los costes laborales por trabajador alcanzaron máximos en 2010 en Alemania (61.971 dólares), Bélgica (61.810 dólares), Austria (60.576), Luxemburgo (59.726), Reino

Unido (59.372), y Holanda (58.102), netamente por encima de los 44.875 de España y de los 41.589 de media en la OCDE.

En la parte baja, los menores eran los de Chile (11.552 dólares), México (12.287), Eslovaquia (22.896), Polonia (23.014), Turquía (23.047), Hungría (24.372) y Estonia (24.784).

La OCDE subrayó que como parte de los esfuerzos para restablecer las finanzas públicas y poner la economía en un ritmo de mayor crecimiento los Gobiernos deberían "considerar una modificación de la estructura fiscal".

En concreto, abogó por aumentar los impuestos indirectos (como el IVA o los que gravan la propiedad de bienes que no se pueden desplazar, como los inmobiliarios o los rústicos) en lugar de los directos y de las cotizaciones sociales.

Un artículo publicado el 2/12/2012 en Fórum Libertas.com, diario digital, denominado "Los impuestos, una crítica moral y técnica" nos denota que. *La economía no es una técnica fría, como puedan ser las aplicaciones en el mundo de la física, sino que forma parte de una concepción antropológica donde el factor humano es decisivo.* De ahí la necesidad de que para afrontar un difícil periodo incierto, es necesario la credibilidad y la confianza, y también un sentido claro de justicia. En este caso, de que se contribuya al esfuerzo común de acuerdo con las capacidades económicas de cada uno. Es necesario subrayar que el Gobierno ha hecho un esfuerzo para presentar el aumento de los impuestos precisamente en este sentido, con una progresividad muy fuerte para el IRPF más alto, creando incluso un nuevo escalón y también por lo que se refiere a las rentas del capital. Asimismo, ha excluido al 50% de las viviendas de la subida del IBI, pero todo esto no quita para continuar manteniendo la discrepancia por una razón muy clara.

Todo el mundo sabe que en el actual modelo fiscal español los grandes ingresos no pagan ni de lejos en proporción a lo que les correspondería, por la sencilla razón de que articulan sus rentas a través de sociedades y de esa modalidad específica que son las SICAV, y en ambos casos no ha habido ninguna modificación fiscal. Asimismo, no pueden tener el mismo tratamiento aquellas rentas del capital que se dirigen al ahorro y a la inversión que las que son fruto de una pura actividad especulativa, por otra parte perfectamente detestable.

Todo esto nos lleva a una conclusión: todos debemos estar dispuestos a sacrificarnos, pero el Gobierno ha de velar para que el sacrificio sea proporcional a los ingresos reales de cada uno, y esto pide a voces una reforma fiscal para establecer un modelo más justo, más sencillo, que prime a las familias, al ahorro y a la inversión productiva

Martínez Hernández (2012), da argumentos para defender que un sistema fiscal progresivo es un elemento esencial de la democracia y del bienestar social, donde todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica.

Al respecto nos señala que, los impuestos tienen dos funciones: una función recaudatoria, para financiar los servicios públicos y una función redistributiva de la riqueza, que busca una mayor igualdad que mejore la justicia, la cohesión y la paz social.

Además denota que el impuesto es el principal tributo y que se define como el pago que de forma coactiva se hace a favor del estado con el fin de que éste pueda recaudar los recursos que necesita para cumplir sus fines. Otra clase de tributo es la tasa. La tasa se paga por usar un bien público o recibir un servicio público, como la que se paga por el carnet de identidad o por entrar a un museo.

El impuesto lo definiremos entonces atendiendo a la definición anterior, como el tributo que se paga sin recibir contraprestación por haberse realizado el “hecho imponible” que está previsto en la ley de cada tributo. Así el hecho imponible IRPF por ponerlo de ejemplo, es la obtención de renta por una persona física; asimismo, el hecho imponible del Impuesto de Sociedades es la obtención de beneficio por parte de las sociedades.

Agrega que los aspectos positivos de los impuestos son:

1. Son éticamente buenos por su doble finalidad: redistribuir la riqueza y la renta y conseguir la recaudación que el estado necesita.
 2. Crean empleo de calidad y aumentan la renta del país. Por el efecto del multiplicador del gasto público, el dinero empleado en el gasto público produce un aumento de la renta que es múltiplo de lo gastado.
 3. Es la fuente de la inversión pública, necesaria para la salud y bienestar de los ciudadanos y que en muchas ocasiones el sector privado no realiza porque no da beneficios: educación, sanidad, infraestructuras.
 4. Sirven para mitigar los efectos nocivos del mercado, al subsanar la mala distribución de la renta que éste produce o al contribuir que los precios de determinados servicios privados, que se prestan también por el estado, no se disparen, como ocurre con los precios de la sanidad privada y no ocurre con los dentistas.
 5. Pueden utilizarse para encauzar el sistema financiero internacional y evitar las crisis financieras, por ejemplo con un impuesto, que gravara la compra-venta de divisas.
 6. Evitan consumos perjudiciales, tales como los del tabaco o el alcohol o determinadas prácticas que destruyen el medio ambiente, con los impuestos ecológicos.
- También proporciona argumentos económicos de los que quieren bajar los impuestos y su crítica.

Los argumentos más usuales de carácter económico son:

1. Si se reducen los impuestos directos y en concreto los del capital, los propietarios de grandes fortunas y empresas dispondrán de más dinero para ahorrar lo que permitirá que también aumente la “inversión” y con ella la renta del país.

- **Crítica.** El aumento del ahorro no supone siempre la subida de la inversión productiva que es la que puede hacer subir la renta del país porque los que ahorran y

los que invierten no son siempre los mismos ni tienen las mismas motivaciones. Además en la mayoría de los casos las inversiones que se realizan son especulativas. Tampoco crean más y mejor empleo o se utiliza para comprar maquinaria que ahorra puestos de trabajo o para prejubilaciones. En EEUU durante la década de crecimiento de los 90 el ahorro estuvo bajando año a año. Bajar los impuestos a los ricos no es mejor camino para desarrollar un país. ¿No sería mejor que el dinero de los impuestos lo invierta el estado que esa es su función y pueden de alguna manera ser controlado por los ciudadanos? Además se puede invertir con ahorro exterior o mandar el ahorro a otros países.

2. Cuando se bajan los impuestos, los consumidores tendrán más renta disponible y aumentará el consumo por lo que las empresas podrán producir más y contratar más trabajadores y la renta del país aumentará.

- **Crítica.** El aumento del consumo y del PIB, que valora por ejemplo la publicidad y la fabricación de armas y no valora los trabajos del hogar, del voluntariado o el ocio entre particulares, no es una buena medida del bienestar. Sin embargo el gasto público que realizaría el estado con los impuestos produce un aumento de bienes y servicios públicos que van destinados a dar mayor calidad de vida a la población y aumentan la renta del país en mayor proporción.

3. Si no se bajan los impuestos habrá un. *“Golpe al principal incentivo para atraer multinacionales”* (Titular primera página de Expansión ,5 de abril de 2006), que sigue: *“La deslocalización industrial forma parte del deterioro competitivo de España. No podemos evitar la deslocalización, que es una opción legítima....Hay que incentivar la entrada de empresas...rebajando la fiscalidad...”*.

- **Crítica.** Hay que deshacer el mito de la necesidad ineludible de las multinacionales, en muchos casos de actividades especulativas, y de que nosotros mismos no podemos producir la mayor parte de lo que necesitamos. Lo que hace falta es voluntad firme de instituciones, sindicatos y sociedad civil de encontrar soluciones, como comprar español o boicotear los productos de las compañías que dejan el país, por ejemplo. Y respecto a nuestra baja competitividad se puede mejorar tanto rebajando los beneficios de las empresas como con actuaciones del Tribunal de Defensa de la Competencia. Tenemos en España legiones de jóvenes dispuestos a crear empresas con unos márgenes de beneficios inferiores a los de algunas empresas grandes.

Argumentos “éticos” que utilizan los que quieren bajar los impuestos.

1. Los ingresos de los ciudadanos son debidos a su esfuerzo, a su preparación o a su capacidad y el estado al recaudar impuestos les está robando.

Crítica. Los ingresos que recibe una persona no sólo dependen de su esfuerzo realizado sino del desarrollo tecnológico y cultural que haya alcanzado la sociedad en la que vive, en la que han participado con su esfuerzo muchas generaciones. Por lo tanto, los que pagan impuestos devuelven a la sociedad una parte de lo que han obtenido por el uso de ese patrimonio social.

2. El Estado, al recaudar los impuestos se entromete en la vida de los ciudadanos y les coarta su libertad.

Critica. Según Victoria Camps (El País) el concepto liberal de libertad (uno es libre mientras nadie le impida hacer lo que quiere) es la causa de la extensión del individualismo (egoísmo) actual y *"ha pervertido el sentido de la democracia que no es otro que el autogobierno, la participación y la cooperación."*

Félix Ovejero considera que *"el dinero es una suerte de licencia para actuar que nos permite eliminar muchas de las prohibiciones que nos limitan nuestras acciones y cuando se redistribuye riqueza se iguala el acceso a la libertad del ciudadano"* (El País, 24, 5 2006).

José Luis Sampedro, en su libro *"El mercado y la globalización"* nos invita a entrar a un mercado sin dinero: *"Constatará en el acto que sin dinero allí no hay libertad"*

Principios de moral fiscal y conclusiones.

Atendiendo a un documento de Justicia y Paz del año 1990 consideramos:

1. Que en las sociedades democráticas los impuestos tradicionalmente han cumplido tres condiciones para ser justos: son establecidos por el parlamento, demandan más proporción de los que más tienen y deben ser suficientes para las necesidades comunes.
2. Que la ocultación fraudulenta de rentas para eludir a Hacienda constituye una actitud inmoral, egoísta, éticamente insolidaria.
3. Que es necesario promover un estado de opinión social a favor de la justicia distributiva, especialmente con debates.
4. Que la conciencia moral fiscal nos debe mover a la acción para exigir al gobierno que realice los cambios necesarios para que la reforma fiscal que se apruebe sea justa y progresiva.

CAPITULO IV SISTEMA TRIBUTARIO MEXICANO

En el Estado, el legislador aprueba contribuciones sobre hechos de riqueza, los cuales pueden ser: fiscales (Impuestos: Directos e Indirectos), parafiscales y extrafiscales, que en muchos casos no son susceptibles de imposición. Por el hecho de violentar el principio de capacidad contributiva del sujeto imponible. Cuando gravan hechos no representativos de tal capacidad y, al no afectarse determinados índices de riqueza. Así, el principio de capacidad contributiva se minimiza, pero se protegen otros valores constitucionalmente importantes. Sin embargo, si los fines perseguidos no son proporcionales a los medios utilizados y se cometen excesos provocando sacrificios innecesarios para la población rompiendo con el equilibrio que debe existir y la medida adoptada resulta arbitraria.

Así pues, se puede observar que los distintos momentos en que la sociedad a través de la administración pública, ha incursionado en la forma de hacerse llegar del dinero, que necesita para hacerle frente a las demandas sociales, ha creado la implementación de tributos. Dichos tributos como es lógico se han venido incrementando en la medida en que los individuos se vuelven más selectivos y demandan más servicios.

En materia fiscal particularmente en el pago de impuestos, La capacidad contributiva sugiere que quienes más tienen, deben aportar en mayor medida al financiamiento estatal, para consagrar el principio constitucional de equidad y el principio social de solidaridad. Pero los impuestos son cargas obligatorias que las personas y/o empresas tienen que pagar para financiar al estado, en pocas palabras sin los impuestos el estado no podría funcionar, ya que no tendría dinero para poder pagar a los funcionarios públicos, así como los servicios públicos. Sin embargo, esto no siempre es tenido en cuenta al imponer el impuesto ni otra clase de tributo, debido a que se priorizan otras causas, como pueden ser las de aumentar la recaudación o disuadir la compra de determinado producto o fomentar o desalentar determinadas actividades económicas. No obstante, estos hechos suscitan las más interesantes discusiones sobre los efectos económicos de los impuestos. Sin embargo el fenómeno específico que nos ocupa es la de relacionar la problemática de las organizaciones del TPC de Culiacán con la política fiscal en materia de impuestos, lo que requiere ir relevando de manera paulatina una serie de nociones básicas a través de etapas lógicas articuladas. Lo cual implica establecer bases sólidas explicativas que soporten inferencias teóricas posteriores de mayor alcance y profundidad, que nos permita dar respuesta a la problemática planteada.

Podríamos decir que hasta este momento, no hay un amplio conocimiento teórico que sustente, oriente y justifique, la problemática fiscal, en materia de impuestos en las organizaciones del TPC de Culiacán, esto se observa en la vida diaria en la práctica de las organizaciones en general y principalmente las estudiadas del sector.

En relación a la temática a investigar, se encontró un número muy reducido o casi nada de trabajos de investigación, que estudien la problemática que aquí se está planteando, a pesar de ser una temática que reviste una gran importancia.

Lo anterior nos da una idea general. De la necesidad de abordar este tipo de estudios, por ser microempresas que generan autoempleo y por ende riqueza a los pueblos. La orientación de lo que se encuentre, en las teorías orientaron a un conocimiento, donde se detecto factores que indican su deber ser, mismos que se contrastaron posteriormente, con la realidad objetiva que viven las organizaciones del TPC de Culiacán a través del método científico.

En este apartado, se sustentan teóricamente la información obtenida, mediante la revisión de literaturas, que aportan teorías, conceptos, definiciones y características de la política fiscal, particularmente el pago de impuestos, para encontrar las relaciones que inhiben el desarrollo del TPC de Culiacán.

4.1. Principios Básicos de Política Fiscal

Algunos de los Aspectos claves de la política fiscal se denotan a continuación por ser relevantes para introducirnos a los principios de la política fiscal. Iniciamos con la definición de *“potestad tributaria”* es la facultad jurídica del Estado de exigir contribuciones con respecto a las personas o bienes que se hallan en su jurisdicción. Se considera que la potestad tributaria deriva del *“poder de imperio”* que tiene el Estado, y que lo ejerce en el ámbito de su jurisdicción por medio de los tres poderes que forman su gobierno:

- El legislativo,
- El ejecutivo y
- El judicial.

La potestad o poder tributario no es absoluta y total, sino que tiene *“limitaciones de orden política y constitucional”* que derivan de la forma de organización política propia de cada estado y del encuadramiento dentro de los lineamientos la constitución política de los estados unidos mexicanos.

Cuando hablamos de tributos la gente desconoce que este tema está plasmado en nuestra Constitución. Es muy importante aclarar que existe un principio tributario, el de legalidad, que establece que *“no hay tributo sin ley”*. En consecuencia, podemos decir que todo tributo surge de una ley y el que no lo paga está violando la ley.

Nuestra Constitución fija en materia tributaria algunos principios, que son las características que deben cumplir los tributos:

- Legalidad: Todo tributo debe estar creado por una ley.
- Igualdad: Entre semejantes, es decir tributos iguales entre personas que se encuentren en situaciones análogas, en un mismo rango de capacidad contributiva.
- Generalidad: Los tributos deben abarcar las distintas formas de exteriorizar la capacidad contributiva. Deben abarcar íntegramente a las distintas personas y a los diferentes bienes.

- No confiscatoriedad: Deben garantizar la propiedad privada. No deben abarcar una parte sustancial de la propiedad privada o de su renta.
- Proporcionalidad: Los tributos deben estar de acuerdo con la capacidad contributiva. En correspondencia al patrimonio, a las ganancias y a los consumos de las personas.
- Equidad: También llamado principio de justicia. Sintetiza a todos los demás principios tributarios.

Existen tres principios básicos que se deben procurar en la aplicación de toda política fiscal: Equidad, neutralidad y simplicidad.

El apego a cada uno de estos principios depende de los objetivos planteados por la política fiscal. Con respecto a la equidad los individuos contribuyen de acuerdo a su capacidad de pago (ingreso, riqueza). Ejemplo: aplicación del ISR, en relación, al principio de neutralidad, Sectores, entidades, productos y servicios que sean económicamente equivalentes deben ser gravados en los mismos términos. Por Ejemplo: instrumentos de ahorro. En lo que respecta al principio de simplicidad: Sistema tributario con costos de recaudación bajos, que dificulte la evasión y facilite la administración. Para cumplir con los objetivos de política fiscal, se diseña un sistema tributario definido por los siguientes elementos: Base gravable (ingreso, consumo, riqueza) Mecanismos: exenciones, deducciones y créditos fiscales Tasas impositivas. En el siguiente apartado se tratan de manera general en qué consisten los principios jurídicos de una política fiscal.

4.2. Principios Jurídicos

Adam Smith, en su libro "Las Riquezas de las Naciones", alrededor de 1789³⁸ dedicó una parte al estudio de los impuestos, formuló cuatro grandes principios fundamentales de la tributación, que le son aplicables a los tributos en México, sin excepción:

- Principio de Justicia. Que a su vez, se subdivide en: Principio de
- Generalidad y Principio de uniformidad.
- Principio de Certidumbre.
- Principio de Comodidad.
- Principio de Economía.

Estos principios son retomados en su totalidad por la Constitución General de la República, por lo que es de gran trascendencia relacionar los conceptos jurídicos en que descansan cada uno de los principios teóricos de la tributación. Para Sergio F. de la Garza, el principio de justicia, implica que *"los súbditos de un Estado deberán contribuir al sostenimiento de su gobierno en una proporción lo más cercana posible a sus capacidades respectivas: es decir en proporción a los ingresos de que gozan bajo la protección del Estado."* La observancia de este principio propicia la inequidad de los tributos.

En ese sentido, el artículo 31, fracción IV, constitucional, establece la proporcionalidad y equidad en la tributación nacional, cuyo contenido ha sido debatido en numerosos

³⁸ Smith, Adam. La Riqueza de las Naciones. Trad. Española, Madrid, 1956.

juicios del orden administrativo y judicial; así como el tratamiento doctrinal que al paso de los años se ha venido generando por su posición dentro de los ordenamientos legales no sólo de nuestro país sino de la mayoría de los países.

Pero como podemos observar de este principio se desprenden otros. El primero de ellos, el de generalidad, establece que todos deben pagar impuestos si inciden en las hipótesis de hecho previstas en las leyes fiscales; Este principio está ligado al principio de generalidad, Toda persona que cuente con capacidad contributiva y se coloque en cualquiera de la hipótesis normativas, automáticamente adquiere la obligación de cubrir el correspondiente tributo, al establecer que son sujetos del tributo las personas físicas y morales que, en territorio nacional, realicen enajenación de bienes, presten servicios independientes, otorguen el uso o goce temporal de bienes o importen bienes y servicios. Lo cual no significa que los extranjeros no están excluidos del pago de tributos, ya que las leyes secundarias se han encargado de establecer dicha determinación.

El segundo de ellos, de uniformidad, define la igualdad de todos frente al impuesto, por lo que todos deben contribuir al gasto público de acuerdo a su capacidad contributiva.

El principio de uniformidad lo ubicamos como la capacidad contributiva de los obligados, por tanto, si la uniformidad debe atender a la capacidad contributiva de las personas y no a su capacidad económica, creemos conveniente que las personas físicas y morales deben sujetarse a tratamientos legales que consideren, para el caso de personas morales, que se atiende a criterios meramente cuantitativos, pues su finalidad es estrictamente generar renta, sin embargo, en la legislación actual no se han tomado en cuenta los factores anteriormente mencionados, lo que suponemos rompe con el esquema que venimos definiendo desde un principio, el cual radica en establecer el debido cumplimiento de los principios doctrinales en la legislación fiscal, apegados en su cumplimiento al régimen constitucional, para el respeto de las instituciones públicas encargadas de tan difícil tarea en nuestro país, la recaudación del tributo.³⁹

C) El principio de certidumbre, se traduce en la seguridad jurídica que el contribuyente debe tener para el entero de sus impuestos, esto es, debe ser fijo y no arbitrario, determinado en leyes, las cuales deben ser establecidas en todo momento por el cuerpo legislativo quién tiene la representatividad de la población y ejerce ese poder supremo que impera en todo estado de derecho.

Parte fundamental del desarrollo y bienestar de la población en nuestro país se basa, fundamentalmente, en la recaudación de los impuestos al consumo en especial el IVA.

Sin embargo, al hacer un análisis del sistema fiscal en México identificamos que el propio legislador desatiende en algunos preceptos el principio de legalidad tributaria. Sólo por citar un ejemplo, traeremos a colación el concepto de gastos estrictamente indispensables, el cual determina que para efectos de deducción deberá atenderse a lo

³⁹ Véase a García Bueno, Marco César. EL Principio de Capacidad Contributiva a la Luz de las Principales Aportaciones Doctrinales en Italia, España y México. Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa. Tomo XVII, Colección de Estudios Jurídicos, México, 2000.

que establece la Ley del Impuesto sobre la renta y en este sentido, pareciera que encontramos inconsistencias a este principio de certidumbre, o como bien lo llaman los teóricos, de legalidad.

En esta tesitura, es toral traer en este punto el criterio que soporta la Suprema Corte de Justicia de la Nación⁴⁰ en el cual expresa que:

“El principio de legalidad tributaria contenido en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, exige que sea el legislador, y no las autoridades administrativas, quien establezca los elementos constitutivos de las contribuciones, con un grado de claridad y concreción razonable, a fin de que los gobernados tengan certeza sobre la forma en que deben atender sus obligaciones tributarias, máxime que su cumplimiento defectuoso tiende a generar actos de molestia y, en su caso, a la emisión de sanciones que afectan su esfera jurídica. Por ende, la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, tratándose de la definición de alguno de los componentes del tributo, ha declarado violatorios del principio de legalidad tributaria aquellos conceptos confusos o indeterminables para definir los elementos de los impuestos; de ahí que el legislador no pueda prever fórmulas que representen, prácticamente, la indefinición absoluta de un concepto relevante para el cálculo del tributo, ya que con ellos se dejaría abierta la posibilidad de que sean las autoridades administrativas las que generen la configuración de los tributos y que se produzca el deber de pagar impuestos imprevisibles, o bien que se origine el cobro de impuestos a título particular o que el contribuyente promedio no tenga la certeza de la forma en que debe contribuir al gasto público.”

De lo anterior, se infiere que todos los elementos del impuesto deben encontrarse establecidos en la ley que lo crea, así que al remitir que se atiendan determinados elementos en la ley de renta para hacer valer deducciones en materia de IVA creemos que se vulnera el principio de certidumbre jurídica que debe asistir a los contribuyentes del impuesto al consumo, pues si no se identifican de manera directa deben estar afectos de ilegalidad; sin embargo, hemos identificado una tesis aislada en que el órgano jurisdiccional⁴¹ sostiene un criterio distinto al aquí planteado al establecer que:

“Del artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con su interpretación por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, se advierte que el principio de legalidad tributaria se cumple cuando la ley en sentido formal y material contiene los elementos esenciales de una contribución, en aras de dar certidumbre a los gobernados sobre las cargas económicas que soportarán para el sostenimiento de los gastos públicos. En ese tenor, se concluye que el hecho de que el legislador establezca los elementos esenciales de una contribución en distintas leyes, en sentido formal y material, no implica una contravención a ese principio, pues el referido artículo 31, fracción IV, constituye un sistema que no exige como requisito de validez que sea en una sola ley, aunque no se soslaya que el agruparse la materia o tema jurídico en una sola de ellas, sería lo deseable; sin embargo, ello no constituye una exigencia constitucional.”

El principio de equidad, según Wagner, establece que "el impuesto no debe tener sino finalidades fiscales; debe ser proporcional y gravar a todos, sin mínimos de exención y sin cuotas progresivas; esto se logra por medio de un gravamen muy leve sobre las personas que adquieran, para que puedan pagar lo mismo los pobres que los ricos". Consideramos que la postura del autor en comentario va encaminada a que todos debemos

⁴⁰ Legalidad tributaria. alcance de dicho principio en relación con el grado de definición que deben tener los elementos constitutivos del impuesto. Localización: 9a. Época; Pleno; S.J.F. y su Gaceta; XXIV, Octubre de 2006; Pág. 5; [J];

⁴¹ Legalidad tributaria. el hecho de que los elementos esenciales del tributo se contengan en distintas leyes en sentido formal y material, no constituye una contravención a ese principio. Localización: 9a. Época; Pleno; S.J.F. y su Gaceta; XXIII, Mayo de 2006; Pág. 14; [T.A.];

pagar el impuesto por situarnos en el supuesto jurídico contenido en la norma, pero a final de cuentas este principio de equidades quebrantado por las posturas políticas que toman las administraciones en turno al otorgar diversas exenciones; así también, la uniformidad debe entenderse en el plano de lo proporcional, pero en razón de la prestación económica, la cual crece según un aumento en la renta.

Principio de Confiscatoriedad. Este principio viene a ser un límite al principio de progresividad, ya que éste último aumenta el gravamen según aumenta la capacidad económica del sujeto, y el principio que estudiamos intenta impedir eso.

La definición tradicional de confiscación lo define como adquirir bienes de un particular por entes públicos sin contraprestación alguna a cambio. Según esta definición los impuestos son confiscatorios. Pero lo cierto es que esta definición no nos sirve, y es que la confiscación pretende vincularse con el derecho a la propiedad privada y a la herencia. Por lo tanto, entendemos que los tributos pueden limitar ambos derechos pero no pueden anularlos sin contraprestación a cambio, es decir, existe un núcleo esencial del derecho a la propiedad privada que no podrá ser afectado por ningún tipo de tributo. Sucede que para saber si un impuesto es confiscatorio hay que tener en cuenta la capacidad económica del sujeto pasivo, ya que los impuestos no pueden privar a una persona de su capacidad económica. No es fácil determinar qué porcentaje de impuesto es el que te impide vivir, ya que un mismo porcentaje de impuesto puede ser confiscatorio en unos casos y en otros no.

Ejemplo de lo anterior: Impuesto del 50%, para quien tiene una renta de salario mínimo: es confiscatorio porque no se le deja capacidad económica; pero ese mismo 50% de impuesto para quien tiene una renta muy alta: no resultará confiscatorio.

Principio de Irretroactividad

El artículo 14 constitucional establece que “A ninguna ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna”. Esta prohibición es tanto para el poder encargado de expedir las leyes, como para todas aquellas autoridades que las aplican. Se presenta cuando la duración de una situación jurídica, nacida al amparo de una ley, se prolonga más allá de la fecha en que dicha ley fue sustituida por otra.

Respecto de esta cuestión la suprema corte de justicia de la nación emitió una ejecutoria donde establece que el problema de la aplicación de las leyes en cuanto al tiempo, descansa en la diferencia entre el efecto inmediato y el efecto retroactivo de una ley, siendo el primero, la aplicación de una ley en el presente y el segundo en el pasado. ...esta distinción se ve con claridad cuando se trata de situaciones jurídicas nacidas y extinguidas bajo el imperio de una sola ley, pero requiere algunas explicaciones cuando la duración de una situación jurídica, nacida al amparo de una ley, se prolonga más allá de la fecha en que dicha ley fue sustituida por otra. Para estos casos, se hace preciso determinar ¿En qué consiste el efecto inmediato y cuál sería el retroactivo de una ley?; si la nueva ley pretende aplicarse a los hechos verificados es retroactiva: si pretende aplicarse a situaciones en curso, será necesario establecer una separación entre las partes anteriores, para las cuales la ley nueva, al aplicarse, no

tendrá un efecto inmediato; por último, en relación con los hechos futuros es claro que la ley no puede ser retroactiva.”

Esta interpretación nos puede servir como base para concluir en materia tributaria el punto de partida para determinar la irretroactividad de la ley se encuentra en la realización del hecho generador en relación cuya vigencia, de tal modo que solo podrán generarse efectos jurídicos conforme a lo dispuesto en la norma tributaria vigente en el momento en que el hecho generador se realice. Esta característica se establece en el artículo 6 del Código Fiscal de la Federación.

4.3. Aspectos Relevantes de los Impuestos

El connotado fiscalista Daniel Diep Diep, (2008, p. 10), en la revista, defensa fiscal escribe que a lo largo de los milenios, la historia sólo nos mostró al tributo en dos de sus modalidades o facetas: la “terrorista”, que prevaleció desde los orígenes del hombre hasta hace un par de siglos, y la “legalista”, que ha venido imperando mundialmente en este último período. En México, sin embargo, desde hace casi un siglo, pero más señaladamente en los últimos cuatro o cinco sexenios, ha surgido una tercera modalidad de la que somos vergonzantes precursores universales y que no puede merecer otro calificativo el de “fascista”, pues tal expresión tipifica la clase de poder que se sirve de la fuerza, en vez de emplear la inteligencia o por carencia de ella, para compensar sus debilidades lo que Freud calificaría como “mecanismo de compensación” y que termina por reflejarse en todos los demás órdenes propios de cualquier ámbito de la gobernabilidad, incluido por supuesto y sobre todo el fiscal.

Desde los tiempos de Mussolini el fascismo ha consistido muy concretamente, en auto configurarse como un régimen político totalitario, radical en su discurso y en su proceder por acudir al uso indiscriminado de la milicia y al compromiso o complicidad con los principales grupos, clanes o “líderes” para ejercer una concepción pragmática del poder que suele expresarse mediante mitos, símbolos, ritos, uniformes, desfiles, promesas, discursos y apariencias que hagan de la política un modelo de convivencia orientado a subordinar individuos y masa en aras de una entrega absoluta al dominio del Estado pero, en el fondo, a la hegemonía del Gran Capital que lo manipula, es decir, restringiendo libertades y atropellando derechos porque el dios dinero y, por ende, el poder público del que siempre ha dispuesto, han determinado por imponerse a todas las demás nociones de Dios, de modo que los mercaderes han vuelto a enseñorearse del templo y ya no hay Jesús que los arroje a latigazos.

La primera de tales modalidades o etapas históricas señala se caracterizó por la esclavitud, tanto física como espiritual, de modo que el gobernado estuvo a merced del gobernante de la manera más absoluta, radical y caprichosa. Fueron las épocas del absolutismo y del totalitarismo más nefastos y funestos. El gobernante hacía valer su imperio mediante toda clase de credulidades en su hipotética “divinidad. Incluso empleando instrumentos de tortura y estableciendo obligaciones y tributos por todo cuanto se le ocurriera, de modo que pudiese someter a los gobernados sin limitación alguna. El colmo fue cuando acudió a los llamados “derechos dinásticos” para conservar familiarmente el poder. Hoy en día, este fantasma regresa hasta dentro de las

máximas “democracias” y de las que no lo son tanto: los Kennedy, los Busch, los Clinton, los Castro, los Kirshner, entre otros. Donde sus principales “teóricos” fueron Locke, Rousseau y Adam Smith. El primero arguyendo la “división del poder” para efectos de abatir el absolutismo tradicional. El segundo, inventando la hipótesis contractual como base de la convivencia social y para justificar el “legalismo” porque aparentemente resultaba indispensable que se regulara dicha convivencia. El tercero, tratando de “justificar” una modalidad “suavizada” del tributo dentro de tal contexto de poder aparentemente “dividido”, “legalista” y, consecuentemente según ellos, por tal razón consensuado, democratizado y justificado.

Sobre La idea de Rousseau sobre el llamado “contrato social” Reflexiona diciendo que descansó en la suposición del consenso universalizado para convivir en aras de proteger las dos debilidades máximas de la humanidad: Inseguridad frente a la colectividad y temor a la arbitrariedad del poderosos, es decir, los dos padecimientos milenarios que caracterizaron a la etapa “terrorista” y que con ello podían suavizarse mediante tal clase de “acuerdo colectivo”.

En suma, aunque la “etapa terrorista” no ha desaparecido del todo sobre la faz del planeta y la “etapa legalista” sigue siendo más demagógica que auténtica, lo cierto es que ninguno de los precursores de esta última acertó a prevenirnos sobre lo que ocurriría en el caso de que fracasara, especialmente si sucedía que las leyes fuesen deficientes o se incumplieran y- nada menos que por quienes tienen la encomienda legal de cumplirlas y hacerlas cumplir de modo que, al menos en México, estamos retrocediendo, cada vez más aceleradamente, si no a la “etapa terrorista” en toda su crudeza y fatalidad, si por lo menos, a lo que cabe calificar como “etapa fascista”, pues se ha conjugado los poderes políticos con los mercantiles subordinándonos al llamado “Gran Capital”, tanto nacional como internacional de modo que se han instrumentado toda clase de prevenciones encaminadas a restablecer en buena medida el terror tributario, aunque bajo el disfraz del simbolismo legalista, la aparente división del poder la demagogia de una democracia que sólo existió de verdad hace veinticinco siglos cuando Pericles hablaba con sus gobernados en el ágora y ellos le instruían sobre las políticas a seguir misma a la que ahora se pretende calificar como “directa” para distinguirla de la indirecta”, que es el calificativo con el que se interna justificar las farsas electoreras contemporáneas, esas que a los países con dos “partidos de empresa” les permiten hacerse pasar por “buenos”, “libres”, “cristianos”, “globalistas”, “modernos” y demás florituras, para arrasar a otros países, posesionarse de sus recursos, destituir a sus gobernantes por no subordinárseles y extinguir sus culturas a efecto de seguir fingiendo “tratados comerciales” “cruzadas”, “cristianismos”, “globalismos”, “libertades”, “organismos” y “tribunales internacionales”, así como toda una serie de membretes políticos y financieros que sólo a ellos sirven y benefician.

En tal virtud, como antes a los mexicanos nos daba por el “malinchismo”, pues todo lo que se hacía o se dejaba de hacer en el resto del mundo, forzosamente era considerado excelente, imitable y digno de toda clase de bendiciones, mientras que lo nuestro, para todos los efectos, fatalmente malo, ahora, imitando al fascismo de corte neo - imperial que arrasa civilizaciones masacra pueblos: todo hay que hacerlo por la fuerza, pues la inteligencia, la razón y la prudencia pasaron de moda o se toman por piezas de museo.

Hasta las estadísticas recaudatorias de los demás países siguen siendo “mejores” que las nuestras, pero ¡claro!, omitiendo mencionar las radicales diferencias en la calidad de vida de los gobernados.

Obviamente, cuando se suple la inteligencia por la fuerza, o cuando no se subordina ésta a las razones de aquélla, el fracaso es inevitable, pues recordémoslo la fuerza es el recurso más notoriamente instintivo o animal, mientras que la inteligencia o racionalidad es o debiera ser un atributo típicamente humano, y hoy en día, por desgracias, se nos induce masivamente a suponer que la humanidad privilegia lo instintivo por sobre lo pensante para acabar de dominarnos.

Se acude a la violencia para disimular la impotencia y hasta para ocultar la angustia que es propia de toda desesperación, es decir, que se privilegian la imposición y al capricho para maquillar la ineptitud o encomiar la apariencia de rigor y de supuesta “legalidad”- cosa que tampoco suela pasar de mera fuerza, más o menos convencionalizada- pero sin otro fin que el de soslayar la impunidad crónica que padecemos ante la corrupción más descarada del planeta y terminar así en el paliativo, pero jamás en la solución.

Ahora bien dice que, en México, el fenómeno que se comenta crece –hasta cierto punto- de novedad alguna en materia tributaria, Por ejemplo. Desde la Constitución de 1917 se omitió precisar en la fracción IV de su artículo 31 lo que debiera destinarse “prioritariamente a la inversión y secundariamente al gasto público” que es como debió redactarse pues nuestros gobernantes a pesar de los centenares de reformas a su articulado sólo entienden por “gasto público” el repartirse entre ellos la recaudación total, a diferencia de las decenas de países incluso “tercermundistas” que limitan legalmente las percepciones de sus funcionarios y empleados. El colmo es que tampoco se les encarcela por responsabilidad cuando incurren en toda clase de rapacidades. Pues el Título Cuarto Constitucional siempre ha sido letra muerta.

Sobre la famosa “facultad reglamentaria” a la que se refiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución al menos desde la de 1857, comenta no supone una potestad legislativa del Presidente de la República, pero la Suprema Corte ha violado lo previsto en su artículo 49 al permitirla y tomarla como tal, faltando así al principio de la división del poder. Las que mediante posteriores reformas constitucionales se les sigue convalidando impunemente.

Más aún, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 31, fracciones II y IX, sólo concede a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público “estudiar y formular los proyectos de leyes y disposiciones fiscales” y “cobrar los impuestos, contribuciones de mejoras, derechos y asegurar el cumplimiento de las disposiciones fiscales” de modo que nuestro Poder Ejecutivo “legisla” por sobre las leyes mismas.

En la misma dirección señala que el artículo 16 Constitucional delimita la fiscalización como sigue: “la autoridad administrativa podrá practicar visitas domiciliarias únicamente para... exigir la exhibición de los libros y papeles indispensables para comprobar que se han acatado las disposiciones fiscales, sujetándose en estos casos a las leyes respectivas y a las formalidades prescritas para los cateos”. Sin embargo, el

Código Fiscal de la Federación permite, a través de sus artículos 41-A a 54, que las autoridades fiscales puedan solicitar información de todo el resto del mundo (incluso fuera de la visita domiciliaria), que otros hagan el trabajo que les corresponde (información exigida al visitado y dictámenes de contadores públicos), que la visita se practique fuera del domicilio (“revisión de gabinete”), que se auxilien de otras autoridades fiscales, que obtengan copias de la contabilidad y hasta las “certifiquen”, que se ponga al personal del visitado a disposición de ellos (sin remuneración alguna de su parte, aunque con ello se viole la Constitución), además de colocar sellos, “romper cerraduras”, etc., todo lo cual, por supuesto, es indudablemente inconstitucional. Aunque la Corte lo siga convalidando todos los días de un modo u otro ¿sólo para eso servirá?

Prosigue escribiendo que la Constitución prohíbe, en su artículo 22, la “adjudicación de bienes”, salvo que la dispongan autoridades judiciales, pero el Código Fiscal de la Federación, en sus numerales 128 y 131, así como la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, a través de varios preceptos, abiertamente se lo permiten al fisco federal. En ese sentido el mismo artículo 22 Constitucional prohíbe la confiscación de bienes, salvo cuando se disponga por autoridad judicial y sólo para el pago de impuestos y multas, sin embargo, el Código Fiscal de la Federación en su artículo 13, permite continuar la diligencia en días y horas inhábiles para “asegurar bienes”, en su artículo 26, fracción IX, para el “secuestro de bienes a terceros”, y en los artículos 44, fracción II, art. 151 a 153 y otros, los “aseguramientos”, “adjudicaciones” e “intervenciones”, actos evidentemente confiscatorios. La nueva “Ley del Impuesto sobre los Depósitos en Efectivo”, es, por definición, cínicamente confiscatoria, pero júrelo Ud. que la Corte acabará por convalidarla.

Con respecto al código Fiscal de la Federación señala que, en su artículo 143, habla del embargo como un medio “precautorio”, no como secuestro de bienes. Sin embargo, sus artículos 141, 151 y 173 descaradamente lo permiten y, para colmo, mediante sus numerales 150, 155, 156 bis y 164 se consienten otros excesos, incluyendo hasta el secuestro de cuentas bancarias y la afectación de inmuebles mediante un simple comunicado al Registro Público de la Propiedad, que es como se ejecuta en la práctica, y sin notificárselo al afectado.

En relación a los artículos 90 y 91 de la Ley del Impuesto sobre la Renta dice que permiten a la autoridad fiscal la “determinación presuntiva” de la utilidad y la “estimación de precios” de adquisición, y enajenación, con lo que se exceden las atribuciones puramente verificadoras que se les conceden con clara y concretísima exclusividad de otras clases de acciones, mediante el artículo 16 Constitucional. El artículo 39 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, también tolera la “determinación presuntiva” del valor de los actos o actividades del contribuyente, vulnerándose con ello el llamado “principio de legalidad” que se atribuye al artículo 31 Constitucional, en su fracción IV y, por supuesto, también al propio numeral 16 precitado. Recientemente se reformó el artículo 135 de la Ley de Amparo para establecer lo siguiente:

Artículo 135-. Cuando el amparo se pida contra el cobro de contribuciones y aprovechamientos, podrá concederse discrecionalmente la suspensión del acto

reclamado, la que surtirá efectos previo depósito del total en efectivo de la cantidad a nombre de la tesorería de la federación o la de la entidad federativa o municipio que corresponda, depósito que tendrá que cubrir el monto de las contribuciones, aprovechamientos, multas y accesorios que se lleguen a causar, asegurando con ello el interés fiscal. En los casos en que se niegue el amparo, cuando exista sobreseimiento del mismo o bien cuando por alguna circunstancia se deje sin efectos la suspensión en el amparo, la autoridad responsable hará efectivos los depósitos”.

En tal virtud ya no basta con que la autoridad pueda “embargar bienes suficientes” –art. 151 frac. I, del Código Fiscal de la Federación, “embargar negociaciones con todo lo que de hecho y por derecho les corresponda” y “embargar bienes raíces” –mismo precepto, embargar “depósitos bancarios” y “transferírseles al fisco federal”, además de exigir el “ofrecer otra forma de garantía” 156 bis-, auxiliarse “De la policía o de otra fuerza pública” art.162, así como de la marina, la fuerza aérea y el ejército incluido, puesto que también son “fuerza pública”, que: “sean rotas las cerraduras que fuere necesario”-. 163; se pueda “intervenir la caja” arts. 164 y 165-; se pueda “administrar” la sociedad 166 se le faculte para “recaudar el 10% de las ventas 167 se le conceda “rematar bienes” 173 a 196 b sino que ahora:

- a) sea discrecional la concesión de la suspensión
- b) Se condicione al depósito total y en efectivo
- c) Y, si finalmente se niega el amparo, se sobresee o se deja sin efectos la suspensión concedida, lo depositado se pierda

Todo ello, claro está, además de lo embargado, intervenido, confiscado, garantizado y rematado. Si esto no es fascismo ¿qué lo será?

El Título Cuarto del Código Fiscal de la Federación trata como “infracciones” y “delitos” toda una serie de conceptos y conductas verdaderamente intrascendentes, pero con penas que rebasan las aplicables a los delitos de los servidores públicos.

En México, ya es más grave omitir la inscripción en el padrón de contribuyentes que robarse los recursos públicos en el ejercicio de algún cargo oficial. Véanse comparativamente los Códigos Fiscal y Penal para corroborarlo artículo por artículo, así como la impunidad de todos los señores feudales que han sucedido en el poder y a todos los niveles.

A pesar de la indudable individualidad del tributo, según nuestra Constitución y toda la tradición histórica al respecto, el artículo 26 del Código Fiscal de la Federación señala como “responsables solidarios” no nada más a los retenedores y tutores, sino prácticamente a todos los que se conecten de cualquier modo con la empresa, de modo que se ha vuelto verdaderamente temible el invertir, trabajar, dirigir o servir, pues hasta eso puede resultar delictivo. Ahora con la nueva legislación para gravar depósitos en efectivo, hasta los bancos serán responsables solidarios. Nada más les faltó incluir el Santo Papa como responsable solidario por no haber instruido debidamente a los católicos mexicanos en el pago de sus tributos.

Algún conferencista español le vendió a nuestros doctos ministros de la suprema corte la fabulosa idea de los fines extrafiscales del impuesto, mismos que en España se denominaron así por razón del destino que deben tener atendiendo a su autonomía sin que por ello deje de ser tributo, independientemente de los fines que se persigan con él, pues aquí ya sabemos para lo que sirve, pero a nuestros ministros les hizo suponer la reinversión del agua tibia y, por ende, concluyeron que cabe derivarlos, derivarlos misteriosamente, de los artículos 25 y 28 constitucionales, de modo que, a ese paso, pronto tendremos impuestos a partir de todos los demás artículos de la constitución y no nada más de su número 31fraccion IV, que es el único al que ya nos habíamos acostumbrado.

En diciembre del 2005, con motivo de la ley de mercado de valores se estableció responsabilidad solidaria para quienes dictaminen, asesoren o defiendan a tales instituciones.

En la iniciativa de reformas fiscales para el 2007 se propuso incorporar una fracción XVI al código fiscal de la federación para responsabilizar por las multas de los contribuyentes a los contadores abogados y asesores.

En México ya es más grave omitir la inscripción en el padrón de contribuyentes, que robarse los recursos públicos en el ejercicio de algún cargo oficial.

4.4. Política Fiscal y sus Características

Las características de la política fiscal son las relacionadas con la imposición o tarifas impositivas y el gasto público. Cuando se reducen los impuestos o se aumenta el gasto público para estimular la demanda agregada, se dice que la política fiscal es expansiva. Cuando se aumentan los impuestos o se reduce el gasto público, se dice que la política fiscal es restrictiva. La política fiscal y la política monetaria (que se encarga de controlar la oferta monetaria son las dos actividades más importantes de la política económica global de un gobierno.

Para diseñar la política fiscal, el gobierno debe tomar una serie de decisiones sobre la cuantía de los impuestos directos, como el impuesto sobre la renta, y de los impuestos indirectos, (como el impuesto sobre el valor añadido). También debe determinar la suma de gastos corrientes de la administración, (como los salarios de los funcionarios públicos) y cuánto hay que gastar en los distintos bienes y servicios, como en construcción de hospitales o de carreteras. Muchos gobiernos deciden gastar más de lo que ingresan, e incurren en déficit presupuestarios que pueden financiarse emitiendo dinero o deuda pública. Si se opta por emitir dinero se crearán tensiones inflacionistas; si se opta por emitir deuda pública se puede presionar al alza los tipos de interés. La emisión desmedida de dinero en Latinoamérica durante la década de 1980, generó graves niveles de inflación.

Al tomar decisiones sobre la política fiscal los gobiernos están sometidos a influencias de índole política, como estimaciones sobre el volumen que debe tener el sector público o cuál será la reacción de la población ante una determinada decisión, y en su intención

estará la reducción de bolsas de fraude y evitar que se produzcan otras. En la creciente economía integrada mundial, las empresas adoptan sus decisiones de localización en función de los posibles beneficios fiscales que prometan los gobiernos y de los distintos regímenes fiscales de cada país. En sus decisiones los gobiernos también deben tener presentes las tarifas impositivas de instituciones internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI, cuyos préstamos a los países menos industrializados suelen condicionarse al cumplimiento de determinadas medidas fiscales) o a los compromisos internacionales (como las contribuciones a las Naciones Unidas o al presupuesto de la Unión Europea, Organización de Estados Americanos y otros organismos internacionales). Los gobiernos deben tener en cuenta también el grado de desempleo o de crecimiento económico, presentes y futuros del país, porque estas variables determinarán la cantidad de ingresos que se podrán obtener mediante los impuestos y los gastos necesarios para mantener el Estado de bienestar. Para afrontar los errores en las previsiones, en los presupuestos suele haber una partida de reserva para atender a gastos extraordinarios o a un menor nivel de ingresos impositivos.

La política fiscal es una rama de las políticas públicas, es la fijación de los impuestos y del gasto público para ayudar a amortiguar las oscilaciones de los ciclos económicos y contribuir a mantener una economía creciente de elevado empleo y libre de una alta volátil inflación, como instrumento de regulación de la vida económica es bastante complejo y difícil. Se requiere sensatez e inteligencia y sentido común de las finanzas públicas, para la prevención, cuidado, sentido histórico y criterio. Para lograr una política equitativa y justa para todos los mexicanos sin importar su condición económica.

Enfoque de la política fiscal según Latapi (2000, p. 19), escribe que la política fiscal debe regirse por un espíritu promotor del crecimiento, de la inversión y del bienestar social y no por un afán exclusivamente recaudatorio, respecto a esta aseveración, menciona que existen tres enfoques principales de la política de ingresos las cuales se pueden resumir en los siguientes:

1. Política de ingresos con un enfoque recaudatorio, cuyo objetivo es capitalizar y fortalecer al estado, con los medios de incrementar tasas impositivas, crear nuevos impuestos, ampliación de bases, ampliación del padrón de contribuyentes, no diferenciación de contribuyentes pero con las siguientes consecuencias: desaliento de la actividad económica, descapitalización de la industria nacional, desempleo creciente, caída drástica del poder adquisitivo, pobreza estándar y explosión de la pobreza extrema, cambios sociales bruscos.

2.- Política de ingresos con enfoque social. Con el propósito de incrementar el poder adquisitivo de la población, a través de las siguientes medidas: Reducción de impuestos que graven a la población, reducción del Impuesto Sobre la Renta (ISR), impuesto al valor agregado (IVA) y al impuesto especial sobre producción y servicios (IEPS), gravar a los que más tienen, las consecuencias que se tendrían que afrontar: menor ingreso público, Menor inversión, inflación, y caída del poder adquisitivo.

3. *Política de ingreso promotora de la actividad económica*, con la finalidad de lograr el crecimiento y fortalecimiento de las empresas, con las siguientes medidas: desgravar la reinversión de utilidad, gravar el retiro de dividendos (exactamente lo contrario al estado actual de las Leyes en México), las consecuencias a esto serán: mayor actividad económica, mayor empleo, mayor poder adquisitivo, mayor crecimiento económico, Estabilidad social, crecimiento económico.

4.5. Generalidades de la Política Fiscal

Jiménez (2000, p. 314), menciona que la política fiscal, tanto en su concepción, como en su concreción o materialización en las normas jurídicas, debe tener características tales que faciliten e inviten al cumplimiento voluntario de las obligaciones fiscales. Básicamente son dos las notas más sobresalientes dentro de tal contexto:

a) Por una parte el grado de equidad o justicia que se refleje, ya que conforme sea mayor el grado de equidad que se muestre ante la comunidad, la predisposición del contribuyente a cumplir será mayor, la injusticia del sistema en muchos casos constituye el pretexto o razón para el cumplimiento.

b) Otro rasgo importante del sistema político que coadyuven a su observancia es la certeza del mismo, lo que implica que el sistema de la política fiscal esté concebido, diseñado y plasmado en las normas jurídicas con el mayor grado de claridad para el contribuyente eliminando la situación de incertidumbre e inseguridad jurídica.

Indudablemente en la medida en que las dificultades y obstáculos burocráticos sean menores la inclinación de parte del contribuyente hacia el cumplimiento de las obligaciones fiscales será mayor. En este campo definitivamente mucho tienen que hacer los órganos de la administración pública en materia fiscal, a efectos de que los sistemas de administración tributaria sean tales que garanticen el cumplimiento de las obligaciones recaudatorias con un mínimo de molestias para el contribuyente. Dentro de este contexto mucho contribuirá la eliminación de prácticas burocráticas y el culto a los requisitos. Ello contribuiría a que hubiera Certidumbre fiscal a lo que Según Adam Smith, citado por Fernández (2002:55), menciona que los tributos a que cada contribuyente ésta obligado, deben además tener tres características muy importantes: deben ser ciertos y estables, determinables y extinguidos. Lo que significan que, en principio, la legislación debe ser clara para su entendimiento, la obligación de contribuir debe ser muy puntual en el sentido de delimitar claramente quién está obligado y quién no. También debe definir los medios de defensa del contribuyente, así como las facultades de la autoridad.

La certidumbre, es un concepto sumamente importante en materia de impuestos, el legislador debe tener mucho cuidado en definir claramente los elementos del impuesto, al respecto la legislación fiscal los enumera de la siguiente forma: el objeto obligado, el objeto del gravamen, la forma de determinar la base, la tasa aplicable, la forma, el medio y la fecha de pago, las sanciones aplicables y los medios de defensa. Por su parte, el contribuyente debe cumplir con la legislación o si no afrontar las consecuencias sin perder de vista el marco fiscal regulatorio. En nuestras leyes dicho

principio lo encontramos en el artículo 31 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2010).

Fernández (2002, p. 35), señala que en México ha sido una larga historia de conflictos entre la Federación y los Estados, originados por el propósito de cobrar impuestos para sus respectivas tesorerías, pero en un marco de primitivismo fiscal, producto de la escasa doctrina fiscal que existía en el siglo pasado y en las primeras décadas del presente, no solo en nuestro país sino en todo el mundo. Aunado a este proceso de formación tributaria, desde la época pasada y todavía en la época actual tal vez siga existiendo, igual, pero ahora con el avance tecnológico, que existe es más difícil, comprender lo complicado de las leyes, en todos los ámbitos, tanto federal como estatal. Quizás esto se deba a que cada vez hay un cambio de gobierno a nivel federal, cada mandatario, elabora su presupuesto de ingresos y de egresos en base a las políticas públicas, que va aplicar durante su mandato.⁴²

Los legisladores al implementar las contribuciones deben poseer fijeza en sus principales elementos o características en sus contenidos, para evitar actos arbitrarios por parte de la administración pública. La certidumbre de lo que cada individuo deberá pagar es, en lo que respecta a las contribuciones, una cuestión de tan extrema importancia, pues ello se deduce de la experiencia de todas las naciones, que en un grado muy considerable de igualdad produce efectos menos dañinos que un grado muy pequeño de inseguridad.⁴³ Las leyes deben estar diseñadas y plasmadas con claridad porque de no ser así, será muy difícil o no habrá manera de darles una adecuada interpretación, esto mismo puede ocasionar que se cometan errores en la omisión del pago de impuestos. El Sistema Tributario Mexicano debe estar concebido, diseñado y plasmado en las normas jurídicas con el mayor grado de claridad, pues el contador muchas de las veces no las alcanza a comprender mucho menos el contribuyente. Ello debido a los cambios que de manera constante se hacen en el sistema tributario mexicano. Lo que es inherente al ejercicio del poder que garantiza y protege un sistema económico y social no equitativo y discriminatorio, al respecto Fernández Martínez (2005, p. 35), dice que la injusticia social ha sido gran parte de la miseria humana. La esclavitud, la redistribución de la riqueza y el robo son las formas, de cómo el trabajo de una persona es confiscado para beneficiar a terceras personas.⁴⁴

El Art. 21 del Código Fiscal de la Federación (2010), dice no podrá condonarse los recargos y la Ley de Ingresos, (2010), en su artículo 16 dice que si se pueden condonar, entonces a cual crearle, es obvio que a la Ley de Ingresos de la Federación, por el lugar jerárquico que esta tiene.

⁴² Quienes elaboran y manejan las políticas públicas son los culpables de todos los conflictos que han existido en México.

⁴³ Mientras exista inequidad, e inseguridad jurídica, e injusticias social en el pago de impuestos poco se podrá avanzar en la administración de la justicia. Por otra parte al aumentar cada día el grado de complejidad y tecnicismos, del ordenamiento fiscal sus reales destinatarios y usuarios lo constituyen los sectores de técnicos e iniciados, con lo cual ni remotamente se logra el deseado objetivo, de la política fiscal que es la recaudación de impuestos.

⁴⁴ Max Weber, citado por Ballina (2002:), en su obra teoría de la administración un enfoque alternativo, señala que la importancia del poder y la dominación de la teoría de la burocracia y sus aplicaciones surgen finalmente la teoría de la aplicación de los sistemas a las empresas y a las organizaciones.

Otro ejemplo muy palpable es el artículo 119-E fracción XII de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (1998) vigente a la fecha, dice: cuando la deducción de tres salarios mínimos se efectuó respecto de trabajadores que sean familiares del contribuyente no se presumirá la existencia de una relación laboral. Por otro lado a la Ley Federal del Trabajo en su artículo 20, define claramente que cuando hay subordinados existe una relación laboral sin discriminar para este efecto a la familia.

¿Cuál de los dos ordenamientos debemos aplicar? ¿Existe o no relación laboral? La verdad de las cosas es que aunque la Ley del Impuesto Sobre la renta diga expresamente que no existe relación laboral, si la hay para la Ley Federal del Trabajo, y en cuanto a jerarquía esta última tiene mayor valor.

¿En qué consiste la interpretación de las leyes fiscales? es el acto de interpretar ¿Qué?: explicar el sentido de algo que no está explicado claramente. En materia fiscal García Maínes (2004, p. 45), dice lo siguiente: interpretar la Ley es descubrir el sentido que encierra. Pugliese citado por Faya (1999, p. 192), dice que con frecuencia el legislador emite las leyes efectuándolas de acuerdo a la interpretación que desde su punto de vista le proporciona a las leyes fiscales, por lo que debe suplir el silencio de la Ley o corregir sus formulas poco claras, basándose en el principio de que cuando no hay precisión técnica en el lenguaje de la legislación, siempre se puede acudir a los principios de derecho tributario, pero atendiendo a los principios de la constitución política mexicana.

Andreozzi (1978), citado por Latapí (2005, p. 59), en su libro Derecho Tributario Argentino dice que en materia de interpretación, la Ley es una voluntad cuyo objetivo es satisfacer una necesidad jurídica, por lo que la interpretación no puede ser otra tarea que la de dar a esa voluntad una manifestación de aplicación práctica, y que además sea en lo que se refiere a su precisión, por lo que debe ser entendida por los encargados de aplicarla, siendo ello desafortunadamente el problema de las leyes emitidas.

En materia fiscal, entender la metodología que debe seguirse en la elaboración de las leyes para el caso en materia fiscal es de suma importancia para que su emisión este de acuerdo con los ordenamientos jurídicos constitucionales. El único ordenamiento que trata sobre la correcta interpretación de las normas fiscales es el artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, el cual plantea lo siguiente: las disposiciones fiscales que establezcan cargas a los particulares y las que señalan excepciones a las mismas, así como las que fijan infracciones y sanciones, son de aplicación estricta. Se considera que establecen cargas a los particulares las normas que se refieren al sujeto, objeto, base, tasa o tarifa. No queriendo decir con esto que estas hayan sido elaboradas considerando los principios de una metodología correcta.

¿En qué consiste la aplicación estricta de las disposiciones fiscales? Cuando La legislación se refiere a cualquier componente de los conceptos mencionados anteriormente, como podría tratarse de la determinación de un sujeto, el armado de una base fiscal o en su caso la aplicación de una tarifa, la Ley es de aplicación estricta. Esto quiere decir que debe aplicarse por el interpretador, tal cual está redactada sin agregarle ni restarle absolutamente nada. La interpretación deberá realizarse al pie de la letra,

tomando en cuenta el significado técnico de los conceptos contenidos en el ordenamiento fiscal.

Rodríguez (1976), citado por Latapi (2005, p. 58), hace el siguiente señalamiento: en materia de interpretación fiscal, la suprema corte de justicia ha determinado que cuando se busca la aplicación estricta de la Ley, debe tomarse en cuenta, exclusivamente, los términos de la Ley que los crea, sin que sea doble ampliarlos o restringirlos (jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (1978), apéndice 1917-1965 segunda sala, página 163).

En la misma dirección En materia de impuestos, la interpretación de la Ley debe ser estricta, y hay que aplicarla en sus términos y sin dar a estos más alcances que el que naturalmente tienen. (Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Apéndice, 1917-1965, segunda sala, página 164).

Cómo ya se dijo, las disposiciones fiscales de aplicación estricta son aquellas que se refieren: Al sujeto, objeto, la determinación de la base, la aplicación de la tasa, tarifa o cuota, a las excepciones de la misma, las infracciones y a las sanciones.

Para efectos de la determinación de la base anual para efectos del Impuesto Sobre la Renta (ISR), Según para la Ley del Impuesto Sobre la Renta (ISR 2009: art 113), para las microempresas principalmente las de personas físicas, con régimen intermedio, generalmente se aplica la tarifa anual del artículo 113 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta.

Al total de ingresos se le aplica el artículo 17 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (2009).

Al total de deducciones se le aplica el artículo 29 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (2009) y a la utilidad se le aplica el artículo 113 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (2009).

A continuación se detalla la fórmula de como se determina el resultado fiscal según, Martín (2001, p. 27), Pérez (2006, p. 29) y Cárdenas (2005, p. 243), para el pago de Impuesto Sobre la Renta.

Total de ingreso

Menos: Deducciones autorizadas

Igual: Utilidad fiscal

Menos: Pérdida fiscal

Igual: Resultado fiscal (base para el Impuesto Sobre la Renta) ISR: del 3% al 28% dependiendo del monto de ingresos en el año. La determinación de la base anual para efectos del Impuesto Sobre la Renta ISR para las grandes empresas principalmente las de personas morales, con régimen general de Ley es de la siguiente manera.

Aquí básicamente se aplica una tasa, que es la del 28% hasta el 2009 y para el 2010 el 30% anual y el procedimiento es casi parecido al de las microempresas.

Total de ingresos
 Menos: Deducciones autorizadas
 Igual: Utilidad fiscal
 Menos: Pérdida fiscal
 Igual: resultado fiscal (base para ISR)

ISR: 28% esto hasta el año 2009 a partir del 2010 se modifico al 30%
 Menos: Resultado fiscal consolidado (aquí básicamente se consideran las pérdidas de las empresas controladas⁴⁵ para efectos del pago de impuestos)

Los componentes fundamentales de la justicia social, son la seguridad y la igualdad en el ejercicio de las garantías individuales, que señala nuestra carta magna y la disposición permanente del gobierno, de moderar la equidad y procurar la igualdad de oportunidades.

Gutiérrez (1999, p. 92), dice que a lo largo de nuestra historia la justicia social ha sido la aspiración de los mexicanos. Señala que nuestra Constitución Política es resultado de los movimientos en cuanto a necesarias transformaciones han sucedido en la sociedad, producto de los constantes cambios que se han suscitado tanto interno como externo, que han trastocado de hondas y profundas consecuencias modificándola, a tal grado que han asignado al Estado la responsabilidad de procurar la igualdad de oportunidades y el mejoramiento de la condiciones de vida de la población. Al hacer referencia a ello. La Constitución de 1917 conjuga el ejercicio de las libertades individuales con los derechos sociales y concibe democracia no sólo como una estructura jurídica y un régimen político, sino como un sistema de vida fundado en constante mejoramiento político, económico y cultural del pueblo.

La Constitución postula garantías y derechos específicos que se refieren a la igualdad de oportunidades, y al establecimiento de condiciones para el desenvolvimiento de los individuos, las familias, las comunidades, los pueblos indígenas, los trabajadores y los sectores productivos.

En ese tenor Gutiérrez (2007, p. 97), escribe que en el umbral del siglo XXI, el principal desafío de México consiste, en disminuir la pobreza y moderar la desigualdad que existe entre los diferentes estratos de la población. Su persistencia no permite el pleno ejercicio de las libertades democráticas, ni el despliegue de las capacidades individuales en el proceso productivo, en la educación y en la cultura. Además comenta que sin estabilidad ni crecimiento económico no hay progreso social. Por ellos las políticas fiscal, monetaria y financiera deben articularse para fortalecer el ahorro y la inversión. Al mismo tiempo el saneamiento de las finanzas públicas, debe contribuir a que el gasto público desempeñe satisfactoriamente sus propósitos de equidad social y promoción de la infraestructura económica.

En el mismo sentido, León (2006, p. 35), comenta supongamos que por un momento la economía funcionara con eficiencia total, que siempre se encuentre en la frontera de

⁴⁵ Generalmente las empresas que consolidan estados financieros lo hacen con el fin de no pagar impuestos.

posibilidades de producción y nunca por debajo de ella, que siempre eligiera la cantidad correcta de bienes públicos frente a los privados, la razón se halla en que las rentas dependen de una variedad de factores, entre los cuales se encuentran el esfuerzo, la educación, la herencia, los precios de los factores y la suerte. La distribución de la renta resultante puede no ser un resultado justo. Recordemos, además, que los bienes siguen a los votos monetarios y no a las mayores necesidades. Es posible que en el gasto de un rico esté recibiendo la leche que necesita un niño pobre para estar sano.

Para Guerrero (2006, p. 133), el Estado debe conseguir los ingresos necesarios para pagar sus bienes públicos y financiar sus programas de redistribución de la renta. Estos ingresos proceden de los impuestos que se les cobran a las personas físicas (individuos), sobre los salarios y de las sociedades sobre la venta de bienes de consumo y sobre otros artículos. Por otra parte todas las administraciones, los municipios los estados y el gobierno federal recaudan impuestos para pagar sus gastos.

Montes (2004, p. 103), considera que los impuestos se parecen a cualquier otro gastos, en este caso es el precio que pagamos por los bienes públicos, pero se diferencian en un aspecto fundamental; no son voluntarios. Todo el mundo está sujeto a la legislación impositiva; está obligado a pagar una parte del costo de los bienes públicos. Naturalmente, a través del proceso democrático, que elegimos como ciudadanos tanto los bienes públicos como los impuestos para pagarlos. El Código Fiscal de la Federación (2006:art. 33), señala, sin embargo, la estrecha conexión entre el gasto y el consumo que se observa en el caso de los bienes privados no existe en el de los impuestos y los bienes públicos. Aunado a al pago de impuestos por parte del contribuyente, este a su vez tiene una serie de beneficios los cuales se contemplan dentro de los derechos en materia fiscal que debe utilizar a su favor, como son:

- Asistencia gratuita por parte de la autoridad
- Establecer programas de prevención y resolución de problemas del contribuyente.
- Contestación de consultas
- Declaraciones complementarias

La asistencia gratuita que, de acuerdo con la Ley de la Autoridad Fiscal, la autoridad consiste en:

1. Elaborar y distribuir folletos que expliquen en forma clara las disposiciones fiscales.
2. Mantener oficinas en diversos lugares del territorio nacional para orientar y auxiliar a los contribuyentes
3. Elaborar formularios de las declaraciones de manera tal que puedan ser llenadas fácilmente.
4. Difundir los derechos y medios de defensa que se puedan hacer valer contra las resoluciones que dicte la autoridad.
5. Efectuar reuniones con los contribuyentes cuando se modifiquen las leyes fiscales.
6. Publicar anualmente las resoluciones dictadas por la autoridad fiscal que sean de carácter general (resolución miscelánea) y al mismo tiempo de acuerdo con el penúltimo párrafo del artículo 33 del CFF, la autoridad debe dar a conocer los criterios que aplica para interpretar la legislación fiscal, aspecto que año con año se cumple; aunque su difusión deja mucho que desear.

Es inherente al ejercicio del poder que garantiza y protege un sistema económico y social equitativo y no discriminatorio, la justicia social ha sido gran parte del bienestar social humano. Si la certeza y la igualdad son características de la política fiscal, para Faya (1999, p. 138), A. Aabarrouy (1993, p. 255) Samuel/Nordhuas (1999, p. 635) y Sánchez (1999, pp. 16-19), Araujo (2007, p. 67), el Sistema Tributario Mexicano debe ser: flexible, eficiente, abierto y coordinado.

La flexibilidad, consiste en la forma que podrán ser modificadas las leyes. Esta flexibilidad permite que la recaudación de impuestos se ajuste a la variación de la renta nacional, y que permita su estabilidad. Uno de los elementos de esta flexibilidad es precisamente: la claridad y sencillez de la norma jurídica impositiva y su carácter de adaptabilidad a las variaciones (aumentos y decrementos) de la renta nacional, además la flexibilidad, tiene un fin muy concreto: asegurar fácilmente el equilibrio y la estabilidad de la renta nacional.

Un sistema eficiente significa, que los impuestos deben contar con base imponible. En materia imponible las leyes hacen referencia que es la renta del contribuyente, gravamen que recaer sobre la totalidad de esta renta o sólo sobre una parte de ella. Esta materia imponible toma en cuenta la riqueza como elemento económico, riqueza que constituye la más clara manifestación de la capacidad contributiva. Es decir, en aquellos en que toma en cuenta la existencia de una masa de riqueza, el gravamen no recaer sobre la universalidad del patrimonio, sino como dice la más avanzada doctrina, sobre la renta que produce esa masa de riqueza. El tomar en cuenta la existencia de una determinada riqueza no significa que se grave ese patrimonio en sí, sino a la renta que él produce.

El Sistema abierto prosigue citando, debe estar articulado de forma que permita (sin necesidad de realizar reformas estructurales) influencias sobre el sistema económico sobre cualquier dirección de manera que responda ágilmente a las distintas exigencias del momento. Es decir que la estructura del sistema fiscal debe ser polivalente, en el sentido de poder actuar en diversas direcciones, mientras que la política tributaria debe ser unitaria y coherente con el plan, en el sentido de que en cierto momento, todos los componentes del sistema deben confluir en una sola dirección.

En relación al Sistema coordinado señala que un sistema fiscal que está coordinado, es cuando los tres niveles de gobierno (Federal, Estatal y Municipal) legislan en base a un entendimiento previo en la forma de ejercer su soberanía fiscal. Sobre lo referido el pronunciamiento de los más destacados fiscalistas modernos, tales como Pérez de Ayala, Blumenstein, entre otros citados por Falla (1999, p. 133).

4.6. Objetivos de la Política Fiscal

La constitución política mexicana (2010), en su artículo 31 fracción IV señala la obligación de los mexicanos contribuir para los gastos públicos y que estos se apliquen en el bienestar de la sociedad, por lo tanto se resume a recaudación y gasto, así de la

federación, como del distrito federal o del Estado y municipio en que residen, debiendo ser de la manera proporcional y equitativa en que dispongan las leyes.

En lo que se refiere a la Ley del impuesto sobre la renta (LISR: 2007, 2008, 2009 y 2010), en su Artículo 1º dice las personas físicas y las personas morales, están obligadas al pago del impuesto sobre la renta en los siguientes casos:

- I. Los residentes en México.
- II. Los residentes en el extranjero

Los mexicanos están obligado al pago de la contribución de impuestos, para sufragar el gasto social a un en el supuesto caso, de que no obtengan ingresos, ya que el congreso podría aprobar una ley cuyo objeto sea obtener dinero para el gasto público, a cargo de todos los ciudadanos mexicanos, independientemente de sus ingresos, nacionalidad, el domicilio en el territorio del país y la obligación que nuestra Constitución impone, convierte a los mexicanos en sujetos obligado al pago de impuestos.

La constitución de 1857 establecía claramente en su artículo 33, la obligación a cargo de los extranjeros de pagar impuestos. Dicha obligación se omitió inexplicablemente en la constitución de 1917, pero es evidente que al colocarse en una situación de igualdad con los mexicanos, la obligación impositiva no es discriminatoria.

Ahora bien, la obligación a cargo de los mexicanos de pagar los impuestos federales, estatales o municipales. Está supeditada al cumplimiento por parte de la autoridad de los requisitos indicados por el mismo texto constitucional.

Pero un factor de carácter administrativo que mucho dificulta el cumplimiento voluntario de las obligaciones fiscales es la denominada presión fiscal indirecta entendiéndose por tal, el enorme peso que hace sentir al contribuyente, soportar en sus hombros como consecuencia de la presión psicológica y de desgaste que en muchas ocasiones carga el microempresario, y que aunada a la presión fiscal propiamente dicha constituyen auténticos obstáculos al deseado cumplimiento. La presión fiscal, debe entenderse como el Impacto del Sistema Fiscal, que genera en un momento determinado sobre el sistema económico de un país, cualquiera hablándose de una mayor o menor presión fiscal conforme la recaudación fiscal sea un porcentaje mayor o menor del producto interno bruto.⁴⁶

En algunos países parece que la política de administración fiscal, denominada “de alfombras rojas” ha dado sus buenos resultados. Dicha política no denota otra cosa sino una disposición de otorgar al contribuyente, todo género de facilidades y comodidades para el cumplimiento de sus obligaciones.

⁴⁶ Un factor real que explica y condiciona la conducta de los contribuyentes ante el aspecto fiscal en nuestro país, es el desconocimiento, y en algunos casos el analfabetismo en dicha materia, por lo que aunado a lo que pueda lograrse a través de la amplia difusión de las normas jurídicas mucho queda por hacer en cuanto a simplificación se refiere. Lo que pueda lograrse a través de la amplia difusión de las normas jurídicas mucho queda por hacerse. con lo cuál podrá borrarse un poco el signo de gran contradicción que lleva en sus entrañas el derecho fiscal y que se traduce por una parte, al ampliarse el universo de los contribuyentes; se acrecenta el número de los destinatarios y usuarios de las normas jurídico-fiscales.

Sin embargo en México, mientras exista injusticia social, poco se podrá avanzar en la conducta del contribuyente, si la corrupción y la discriminación llegará a erradicarse de nuestro entorno, o de las personas que administran la función pública, entonces sí, el contribuyente, empezará por entender una nueva cultura cívica fiscal, con una forma distinta de ver las cosas y así sería más fácil para él, poder contribuir para los gastos públicos que demanda nuestro país, pero si no existe una formación cultural desde las esferas que nos gobiernan, poco se podrá avanzar por el camino de la perfección en el cumplimiento voluntario de las obligaciones fiscales.

Fortalecer la Cultura cívica fiscal, es la meta ideal de alcanzar por parte de la administración pública a través de la política fiscal, con el propósito de lograr una conducta tal en todos los contribuyentes, que garantice el cumplimiento voluntario de sus obligaciones y deberes fiscales. Meta que se antoja difícil, y casi imposible de alcanzar, lo que de ninguna manera la imposible. La dificultad en alcanzar la meta antes escrita, exige por parte de la administración tributaria, elaborar un sistema de administración que conduzca a este objetivo, es decir, la administración hacendaria debe tender hacia el avance progresivo en tal sentido.

En lo que respecta a la ausencia de cultura cívica fiscal, debe señalarse que constituye en la mayoría de los casos, probablemente el gran obstáculo hacia el cumplimiento de las obligaciones fiscales. Definitivamente, el grado de conciencia cívica de una comunidad se encuentra condicionado por una serie de factores de carácter socio-político. Conforme el grado de conciencia cívica de una comunidad se perfecciona, el cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones y deberes fiscales que constituyen motivo de reconocimiento o repulsa social; a medida que se deteriora, la formación cívica de una comunidad el incumplimiento de los deberes y obligaciones fiscales, lejos de atraer una reprobación a la comunidad, constituye motivo de orgullo personal como medio de prueba de su habilidad y destreza contable, jurídica, entre otros., que se hace aparecer ante los demás, como una ventaja frente al contribuyente cumplido.

lo anterior de ninguna manera significa que el cumplimiento voluntario de las obligaciones y deberes fiscales por parte de los contribuyentes, depende única y exclusivamente de la eficiencia operativa de la administración hacendaria, existe una gran diversidad de factores ajenos o extraños a la administración fiscal que influyen en la conducta de los contribuyentes como tales.

La educación cívica fiscal, en mucho contribuye a su fortalecimiento la imagen de eficiencia, y de honradez de las personas que administran la justicia en lo individual y de la administración en su conjunto.

A ese respecto, en los países democráticos donde no existe una planificación centralizada, los tributos que el Estado exige a los particulares en el pleno ejercicio de su soberanía, constituyen la principal fuente de recursos, para sufragar los gastos públicos y cumplir con las actividades estatales. En ese orden de ideas Faya ((1999), señala que los tributos es la totalidad de contribuciones estatales que reconoce la doctrina financiera. Así mismo, los tributos que de acuerdo con las diversas legislaciones pueden ser en: especie, o en dinero aunque en las economías modernas de

los países más avanzados del mundo, comúnmente es el dinero. Estas economías modernas, constituyen prestaciones obligatorias, que el estado exige en virtud de su potestad de imperio, dentro de lo más estrictos cánones de la justicia, y que tiene como finalidades supremas la atención de los gastos públicos y el pleno cumplimiento de los fines políticos, económicos y sociales del Estado. El mismo autor comenta que los impuestos en general son los de mayor significancia económica de los países. Y por ello el especial cuidado que le proporciona, en cuanto a cultura cívica se refiere, haciendo alusión a que los encargados de administrar las políticas públicas para el caso de materia tributaria, tratan de ser lo más transparentes que se pueda en la aplicación vía gastos de los ingresos recaudados.

La definición de impuestos para Gaston Jese citado por Faya (1999, p. 125), es aquella prestación pecuniaria requerida a los particulares por vía de autoridad, a título definitivo y sin contrapartida, con el fin de cumplir con las obligaciones públicas y depende de las formas de estructuras que tiene el estado a través de sus dependencias federales, estatales y municipales.

En relación al primer objetivo, la de recadar dinero a través de los impuestos Los impuestos federales. De acuerdo a la Ley de Ingresos de la Federación (2009 y 2010), las empresas están obligadas a cumplir con una cantidad enorme de impuestos, pero para el caso de estudio solo abordaremos los siguientes: Impuesto Sobre la Renta (ISR), Impuesto sobre Tasa Única (IETU), Impuestos sobre depósitos en Efectivo (IDE) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

En lo que respecta al Impuesto Sobre la Renta (ISR)- para las personas físicas, la tasa o tarifa impositiva varía entre el 1.98% y el 30% dependiendo del nivel de ingresos de las personas, en el caso de las personas morales, el impuesto sobre la renta (ISR), se aplica a una tasa fija del 30% sobre los ingresos gravables de las empresas.

Prosiguiendo con el Impuesto sobre tasa única IETU, el impuesto recae sobre la percepción de ingresos que devienen de tres actividades primordiales: la presentación de servicios independientes; la enajenación de bienes, y el otorgamiento del uso o goce temporal de bienes. Este impuesto se implementó en 2008, con una tasa del 16% en el 2009 subió al 16.5 y en 2010 al 17.5%

En lo que concierne al Impuesto Sobre depósitos en efectivo IDE, este impuesto fue creado en 2007, sobre la base del 2% a los depósitos de más de \$25,000 pero para el 2010 se incrementa en un 3% y el monto del depósito se reduce a \$15,000.

Finalmente el otro impuesto que repercute grandemente es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), se aplica a una tasa fija del 16% sobre el consumo. Para algunos productos la tasa de gravamen es del 0% como en el caso de los medicamentos y de algunos productos alimenticios.

Sobre el segundo objetivo el cual se refiere a las forma de cómo gasta lo recaudado a través de la vía de los impuestos, no se aborda en esta temático, porque no es el objeto de estudio de esta investigación.

La Política Fiscal concede ciertos privilegios a los contribuyentes en la relación que mantienen con el Estado, como preferencia en las obligaciones fiscales, con respecto a los pagos provisionales de Impuesto Sobre la Renta, Ley de Ingresos de la Federación (2009: art. 16) menciona la cancelación de multas, el Código Fiscal de la Federación (2009: Art. 70) menciona la reducción del 20% en multas por incumplimiento de obligaciones fiscales y por último también el Código Fiscal de la Federación (2005: art. 73) habla de la reducción del 50% en las multas y recargos por omisiones en las declaraciones de impuestos. Significa que el Estado, o mejor dicho los créditos fiscales son preferentes a cualquier otra obligación fiscal que tenga el contribuyente, así pues debe entenderse que los actos de autoridad son originalmente legales y van encaminados a que los contribuyentes cumplan con sus obligaciones fiscales, es por eso que les otorga ciertos privilegios los cuales señalamos anteriormente.

Como toda empresa, el Estado requiere de la realización de diversas actividades para cumplir con sus finalidades. De acuerdo con su estructura a través del poder Ejecutivo desarrollo complejas actividades que van encaminadas a la realización de los servicios públicos y a la satisfacción de necesidades generales. Por esta causa decimos que la actividad financiera del Estado conoce, tres momentos fundamentales:

- a) la obtención de ingresos
- b) b) la gestión o manejo de los recursos
- c) la realización de erogaciones, para la prestación de servicios públicos.

Por estas circunstancias la actividad del Estado cubre diversos aspectos, tales como: económico, político, jurídico y sociológico. El aspecto económico tiene, indudablemente una dimensión económica, el cual debe ocuparse de la obtención de los recursos, a través de diversas actividades del Estado, como es la recaudación fiscal. El aspecto político tiene que ver con el fenómeno financiero. Cualquier actividad financiera del Estado, se encuentra sometida al derecho positivo. Por último, la actividad financiera tiene también un aspecto sociológico, lo que resulta de aplicar el régimen de los tributos y de los gastos públicos.

4.7. Los Impuestos en México

Desde siempre y en las épocas más remotas de la humanidad han existido los tributos, como un medio de demostrar la superioridad de una clase sobre otra, hoy aparecen ante nosotros como la herramienta principal para que una persona como lo es el Estado, pueda llevar a cabo sus programas de actividades y dar atención a la satisfacción de necesidades colectivas, tales como: la salud, seguridad social, educación, entre otras que tienen que ver con su bienestar.

Remontándonos a la época de los aztecas, Sánchez en Araujo (2007, p. 5), comenta que desde esa época, se dan las primeras manifestaciones de tributación en México, y que estos se llevaban a través de sus códigos, una de las formas de estos códigos era que el Rey Acapatzalco pedía como tributo una balsa sembrada de flores y frutos además una garza empollando sus huevos y al momento de recibirla, ésta debería estar picando un

cascarón y Tequiamatl los registraba en (papeles o registro de tributos) posterior a ello inician la pauta como impuestos ordinarios y extraordinarios (impuestos normales e impuestos de guerra o para celebridades religiosas), los tributos en especie, posteriormente eran canjeados en dinero con la llegada de los conquistadores españoles.

El fenómeno religioso para Sánchez en Araujo (2007, p. 94), era aprovechado de tal modo que en la antigüedad se hacía prácticamente imposible la defraudación de tributos, ya que se consideraba que si alguien no cumplía con su deber de pagar, pasarían sobre él las calamidades que iban desde enfermedades, demonios, hasta la muerte misma⁴⁷.

Prosigue diciendo, que uno de los primeros recaudadores fueron “Calpixquis”: se identificaban llevando una vara en una mano y un abanico en la otra mano, y los tributos que recaudaban eran de:

Guerra

Religiosos

De tiempo

Tributos de dos tipos:

1. En especie o mercancía (según provincia, su población, riqueza o industria).

2. En servicios especiales obligados los vecinos de los pueblos sometidos.

Con la conquista del imperio azteca por los españoles en 1,521, estaban en desacuerdo con la forma en que cobraban los tributos, con la conquista modificaron la forma de cobro que consistían en alimentos, piedras y joyas. La quinta parte de los bienes que se recaudaban eran enviados a la monarquía española a lo cual le llamaban quinto real, en esas fechas nace el primer documento fiscal y para ello se nombra a un ministro, un tesorero y a varios contadores encargados de la recaudación y custodia del quinto real.

Al nacer la colonia los indígenas pagaban sus tributos con trabajo en minas, haciendas y granjas, en 1,573 se implanta la “alcabala”, el cual era un pago que se efectuaba por pasar mercancía de un estado a otro, impuesto directo del 10% del valor de lo que vendían o permutaban tributo del peaje (derecho de paso en caminos y puentes) las minas: principal fuente de riqueza, y surge un nuevo Sistema Jurídico Fiscal. En 1810, los caudillos Hidalgo y Morelos lucharon contra la esclavitud, abolición de alcabalas y peaje.

Estos personajes implementaron el primer arancel para el gobierno de las aduanas marítimas y nacen las primeras tarifas de importación publicadas en México así mismo surgen el pago de derechos sobre vino y aguardiente.

⁴⁷ La Ley del más fuerte, siempre ha existido, como podemos apreciar en los párrafos anteriores. Desde que se inventaron los impuestos (Época pasada) hasta la actualidad.

En el periodo presidencial de Antonio López de Santa Anna, sus decretos consistían en el cobro de: un real por cada puerta, cuatro centavos por cada ventana de las casas, dos pesos mensuales por cada caballo frisón (robusto), un peso por cada caballo flaco, un peso al mes por la posesión de cada perro.

En la época del mandato del Lic. Benito Juárez, propone la formación del primer catastro y lo aprueba la cámara de senadores y diputados y el establecimiento de la lotería nacional, así como también un 25% de cobros adicional sobre el pago hecho en las oficinas de la federación y en la de los Estados.

En la administración del general Porfirio Díaz, se duplicó: el impuesto del timbre, gravó las medicinas y 100 artículos más, cobró impuestos por adelantado, recaudó 30 millones de pesos, pero gastó 44, generación de deuda externa en alto grado, pago excesivo de intereses, requería un sistema de tributación controlado y de equilibrio. A la llegada del ministro José Yves Limantour en 1893, se nivela la hacienda pública, aumenta las cuotas de los estados y la federación, reducción del presupuesto (sueldos, y otros), regulación de impuestos existentes a través de vigilancia activa.

Con el surgimiento de la revolución de 1910 provocan un desorden en el país al dejar de pagarse impuestos, siete años de irregular desempeño por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), solicita “préstamos forzosos” en papel moneda y oro para la adquisición de armas y municiones y las oficinas recaudadoras de hacienda y aduanas estaban ocupadas por ejércitos militares, caudillos que tenían la posesión de regiones petrolíferas, de los cuales recaudaban un impuesto metálico derivado del petróleo.

Sánchez (2002, p. 7), en Araujo (2007, p, 124), afirma que en nuestro país han existido impuestos en una variedad insospechada en este campo de tributación fiscal. Con el fin de darnos una idea de la gran variedad de impuestos que ha vivido el pueblo mexicano, citaremos algunos que probablemente no sean presentados en orden cronológico y de acuerdo a su importancia.

Impuesto a la Avería, consistía en el pago que hacían a prorrata los dueños de las mercancías que se transportaban en buques y que se pagaban para los gastos de los buques reales que escoltaban a las naves que entraban o salían del puerto de Veracruz. Este impuesto llegó a manejarse hasta en un 4% del valor de las mercancías.

Impuesto de Almirantazgo, este impuesto lo pagaban los barcos que llegaban a los puertos, por la entrada y salida de mercancías. El pago de este impuesto lo hacían los dueños de las mercancías y llegó alcanzar el 15%.

Impuesto de Lotería, tomando en cuenta que el hombre siempre ha jugado con la fortuna, en 1679 se establece el impuesto, con una tasa del 14% sobre la venta total de la lotería. Hoy a la fecha este impuesto se establece a través de una tasa del 6% sobre la venta total de la lotería.

Alcabala, consistía en el pago por pasar mercancía de una provincia a otra.

Impuesto de Caldos, siendo este impuesto por la fabricación de vinos y aguardientes.

Impuesto al Timbre, *pagado en México y conocido con este nombre porque consistía en un pago amparado por estampillas que se adquirían ante las autoridades fiscales.*

Impuestos Sobre Ingresos Mercantiles, impuesto que pagaban los comerciantes por el ejercicio de sus actividades y que llegó a alcanzar la tasa del 4%. Este impuesto se puede decir que desapareció recientemente al surgir el Impuesto al Valor Agregado (IVA), (Ley del Impuesto al Valor Agregado, 2004).

La Ley del más fuerte, es decir el poderoso ha aprovechado tal posición para que el débil en la mayoría de los casos le aporte tributos. Los tributos hacen su aparición de una manera anárquica, caprichosa y en algunos casos incluso de tipo humillante. Para comprender lo anterior cabe agregar que una de las necesidades más fuertes del hombre y que en cierta forma compagina con la teoría de Maslow, es la necesidad de considerar que existe un “ser superior” “dios” de ahí que el ser humano haya dado un valor relevante a la religión, sin embargo esta situación ha motivado que en ciertos momentos el poderoso se valga de ello para sacar provecho personal.

Al término de la revolución inicia la reorganización y administración de las finanzas públicas a México e invitan a asesores especialistas americanos en finanzas a elaborar una adecuada política fiscal. Sánchez (2004, p. 4), señalado por Araujo (2007, p. 36), que entre 1917 y 1935 surgen nuevos impuestos descritos a continuación. Servicio por uso de ferrocarriles, impuesto especial sobre exportación del petróleo y derivados, impuestos por consumo de luz, impuestos especiales sobre teléfonos.

Faya (1999, p. 83), en Araujo (2007, p. 157), establece que el Sistema Tributario de nuestro país es mucho más que un conjunto de disposiciones fiscales;⁴⁸ son parte de nuestra: historia, costumbres, idiosincrasia misma de los mexicanos, lo que en un tiempo se llamó “carga fiscal”, es ahora, una contribución, una colaboración humana para que México cuente con: escuelas, hospitales, higiene, comida, habitación, caminos, servicios públicos y fundamentalmente progreso.

A partir de 1947 cuando se aprueba introducir una verdadera innovación en nuestra Legislación Tributaria Federal, Sánchez (1999, p. 5-9), señala que podemos separar la política fiscal en diez periodos⁴⁹.

1º Periodo 1952-1958 (Adolfo Ruiz Cortínez)

Realización de la 3ª convención nacional fiscal en 1947.

Primera Ley Federal del Impuesto Sobre Ingresos Mercantiles en 1948 (aumento en la recaudación tributaria).

⁴⁸ El sistema tributario de nuestro país es mucho más que un conjunto de disposiciones fiscales, es parte de nuestra historia y de nuestras costumbres.

⁴⁹ Los tributos han existido desde que existe el ser humano, las prácticas y cargas impositivas datan desde el imperio Azteca, en la actualidad los contribuyentes han sido presas de tantas cargas impositivas, como se menciona anteriormente.

Introducción en la Ley del Impuesto Sobre la Renta (LISR), de la tasa complementaria de las utilidades excedentes.

Ley de fomento a las industrias nuevas o necesarias.

Segunda Ley Federal del Impuesto Sobre Ingresos Mercantiles.

2º Periodo 1958-1964 (Adolfo López Mateo)

Creación de la auditoría fiscal federal en 1959.

Regularización fiscal de los contribuyentes.

Inicio de la reforma fiscal en diciembre de 1961.

Nuevos impuestos: 1% para la educación superior e impuesto del envasamiento de bebidas alcohólicas.

3er Periodo 1964-1970 (Gustavo Díaz Ordaz)

Nueva Ley del Impuesto Sobre la Renta de carácter mixto con tendencia al impuesto de carácter personal.

Introducción de la tasa especial del 10% en la Ley Federal del Impuesto Sobre Ingresos Mercantiles, gravando el ingreso derivado de la enajenación de bienes suntuarios.

Obligan a las entidades federativas a coordinarse el Impuesto Sobre Ingresos Mercantiles.

4to Periodo 1970-1976 (Luís Echeverría Álvarez)

Creación de nuevos impuestos indirectos y aumento de las tasas de la mayoría de las existentes.

Incentivos fiscales a la industria.

Creación del Infonavit (5% para construcción de viviendas a los trabajadores).

Se impone “voluntariamente” el federalismo fiscal para el Impuesto Sobre Ingresos Mercantiles.

Se conceden programas de facilidades a los contribuyentes morosos con el fisco.

El fisco federal se descentraliza al crear las administraciones fiscales regionales.

5to Periodo 1976-1982 (José López Portillo)

Nuevas y mayores tasas por enajenación de bienes suntuarios.

Disminución de las tasas de Impuesto Sobre la Renta (ISR), a asalariados de bajos ingresos. La las tasas de los impuestos indirectos.

Se crea la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA), en sustitución de la de Ingresos Mercantiles que entra en vigor el 1º de enero de 1980.

6to Periodo 1982-1988 (Miguel de la Madrid Hurtado)

Reformas tributarias son cada año más extensas.

Nace el crédito al salario (apoyo del gobierno federal a trabajadores).

Nuevo mecanismo para reconocer la inflación en la Ley del Impuesto Sobre la Renta (Artículo 7-B LISR).

Aumenta fuertemente la economía subterránea.

7mo Periodo 1988-1994 (Carlos Salinas de Gortari)

Combate al contribuyente omiso.
 Nuevo régimen fiscal para el sector primario surge el “régimen simplificado”.
 Aumento en el padrón de contribuyentes.
 Desaparecen las bases especiales de tributación.
 México firma los primeros convenios en materia tributaria.

8º Periodo 1994-2000 (Ernesto Zedillo Ponce de León)

En este periodo no sucedió nada relevante.

9º Periodo 2000-2006 (Vicente Fox Quesada)

Padrón de actualización del registro federal de contribuyentes (RFC).
 Pago de impuestos a través de internet
 Firma electrónica.
 Terrorismo fiscal
 Aparece el régimen intermedio
 Renovación a la firma del tratado de libre comercio.

10º Periodo 2006-2012 (Felipe Calderón Hinojosa)

Se continúa con la política del terrorismo, la creación de nuevos impuestos como el IETU, IDE, incrementos constantes al diesel y gasolina, disminución del poder adquisitivo del salario.

Bajo esta percepción en los últimos años la política de ingresos se ha fundamentado en la recaudación y en un endeudamiento prudente, en periodos como el del presidente Miguel de la Madrid, se vio sumergida en el sobre endeudamiento y en la emisión de papel moneda.

Han transcurrido muchos años en lo que los intentos de lograr, que se establezca la situación tributaria y que por ello los gobiernos han venido modificando las leyes fiscales con el propósito de disponer de recursos, para el gasto público y social, procurando una mejor distribución cosa que aún está muy lejos de alcanzar.

4.8. Recomendaciones de la OCDE en Política Fiscal Para México

La recaudación de impuestos/PIB de México está muy por debajo de la de los otros países de la OCDE, si bien las tasas impositivas nominales no distan mucho de las de otras economías. Esto indica que la base impositiva de México es considerablemente menor, ya sea porque la definición legal de dicha base es más estrecha o bien debido a la existencia de puntos débiles en la administración y recaudación de impuestos. México obtiene una alta proporción de sus ingresos totales de impuestos relacionados con el petróleo. No obstante, estos impuestos no pueden ser considerados como una fuente estable de ingresos a largo plazo.

A pesar de algunas reformas llevadas a cabo en los últimos años, persisten las exenciones fiscales, las deducciones y los regímenes preferenciales. Estos elementos dañan y distorsionan los incentivos y complican la administración fiscal. La base del

impuesto al valor agregado (IVA) sigue siendo muy limitada. Como resultado, tan sólo una pequeña parte de la base potencial está siendo realmente gravada. En México existe una falsa percepción de que la tasa cero del IVA y las exenciones son formas de reducir la desigualdad; realmente las familias más acomodadas son las que más ganan con esto, ya que en general compran más bienes. El impuesto predial representa la mayor parte de los ingresos de los municipios mexicanos (59%). Sin embargo, su aplicación es dispareja y sus recaudaciones son mucho más modestas que en la mayoría de los países de la OCDE. Sus anticuados registros de la propiedad han supuesto una importante limitación, a la que se suman unas capacidades de administración local poco sólidas y valores catastrales obsoletos. La administración tributaria local y el cobro por vía administrativa deberían ser reforzados. También es necesario eliminar las subvenciones al consumo de combustibles fósiles, en línea con las medidas ya anunciadas. En su lugar, habría que introducir un impuesto especial sobre el contenido de carbono de la energía consumida, con vistas a reducir las emisiones y mitigar los efectos del cambio climático.

México se encuentra en una región donde abundan los paraísos fiscales. Esto ofrece la posibilidad a los contribuyentes mexicanos de evadir impuestos. Las recientes iniciativas de la OCDE y el G20 pretenden contrarrestar dicho incumplimiento mediante el combate a la falta de transparencia en los paraísos fiscales. México ha desempeñado un papel clave en estos esfuerzos, albergando el Foro Global sobre Transparencia e Intercambio de Información en 2009, y ha negociado con éxito varios acuerdos fiscales y otros convenios (con Panamá, por ejemplo) que promueven el intercambio de información. Para incrementar el impacto de estos esfuerzos sobre el cumplimiento voluntario, México debería: (1) emprender una campaña sobre el cumplimiento voluntario para animar a los contribuyentes a declarar los bienes e ingresos que no habían declarado previamente, en la línea de lo ya realizado por el Reino Unido, Estados Unidos y otros países de la OCDE; (2) aumentar los recursos de las autoridades competentes en el SAT (Servicio de Administración Tributaria) para la persecución de los casos de evasión internacional de impuestos y desarrollar programas de formación para auditores a fin de que aprovechen estas nuevas herramientas; y (3) reforzar su participación en los esfuerzos multilaterales para tratar de resolver la evasión y la elusión fiscales a nivel internacional (la ratificación de México del Convenio entre la OCDE y el Consejo de Europa sobre Asistencia Mutua Administrativa en Materia Tributaria será de gran ayuda a este respecto).

Al igual que en el resto del mundo, la implementación de reformas fiscales en México es difícil. El gobierno debería enfocarse en la consecución de niveles más altos de cumplimiento tributario voluntario, demostrando al electorado que el dinero de sus impuestos se gasta de manera eficiente. Es necesario un sólido esfuerzo de comunicación para fomentar una reforma fiscal que aumente los ingresos. México debe insistir en que no es posible considerar nuevos gastos con una base de ingresos que actualmente es tan débil. Las numerosas exenciones tributarias, deducciones y regímenes preferenciales contribuyen a debilitar la capacidad del gobierno de generar ingresos y mejorar los servicios públicos.

Recomendaciones clave de la OCDE

- México debería considerar una reforma fundamental de su sistema tributario en vista de la necesidad de un aumento en el gasto para combatir la pobreza, invertir en infraestructura, aliviar los déficits presupuestarios y reducir la dependencia de los ingresos relacionados con el petróleo.
- La reforma fiscal debería incrementar los ingresos mediante la ampliación de la base gravable y un fortalecimiento de la administración tributaria.
- Los ingresos también deberían aumentar por la inclusión de más contribuyentes en el sistema tributario y limitando el uso de los paraísos fiscales por parte de los contribuyentes mexicanos. Se necesita una reforma tributaria global que debería abordar temas de federalismo fiscal, así como estrategias para una implementación efectiva.

Las observancias hechas en el año 2010 en materia tributaria, fueron después de haber registrado una de las caídas más pronunciadas entre sus países miembros, con una contracción del PIB de un 6.6% durante 2009 y un aumento sensible del desempleo y la informalidad, decían para ese año que la economía mexicana se estaba recuperando, impulsada por una reactivación de las exportaciones. Durante 2010, se esperaba que el PIB registrara un crecimiento cercano al 5%; uno de los más altos de la OCDE. Denotaba que Este repunte, sin embargo, más que una “vuelta a la normalidad” suponía una oportunidad de cambio para abordar las vulnerabilidades de la economía mexicana. Reconocía que el país lograba avances muy importantes en materia de estabilidad macroeconómica, política monetaria y transparencia fiscal, pero aún no era capaz de generar un crecimiento endógeno fuerte, impulsado por un mercado interno vibrante y una economía competitiva.

Con respecto a su productividad laboral decían, fue la más baja de la OCDE, y su nivel de competitividad estaba retrocediendo, mientras que otras economías emergentes lo rebasaban en la carrera hacia la economía del conocimiento. México sigue teniendo grandes desafíos estructurales que requieren reformas de fondo. El momento actual impone avanzar en una agenda de transformación para equipar al país con un nuevo andamiaje de leyes y políticas que promuevan un crecimiento económico más fuerte, más limpio y más justo.

además lo comentado por ese organismo es, que se requiere construir un sistema fiscal robusto, que ayude a reducir las disparidades; un presupuesto enfocado en resultados en el mediano y largo plazo; un mercado laboral eficiente, incluyente y en sintonía con las exigencias del futuro; un sistema educativo de vanguardia; un marco de políticas e incentivos para impulsar la competencia, el gobierno corporativo y la innovación; un crecimiento verde promotor de una nueva cultura ecológica; y un sistema de salud integral, de calidad y sostenible. Desafortunadamente México se encuentra sujeto a lo que le dicten las políticas de la OCDE. Para poder seguir perteneciendo a dicho organismo, pues de no acatar sus disposiciones lo expulsarían con las consabidas consecuencias, que le generarían múltiples y mayores problemas.

CAPITULO V EL TRANSPORTE Y EL SISTEMA IMPOSITIVO

Son muchos los impuestos con los que se encuentran grabadas todo tipo de organizaciones ya sean grandes medianas o pequeñas, pues el argumento es de que el estado requiere de dinero para solventar las necesidades, para lograr el desarrollo de los países. El caso es que los impuestos implementados cuando no existe claridad en los montos y en que se han de aplicar, existe la incertidumbre, pues es ya común que los encargados de su incremento como de la creación de nuevos impuestos, los programan con unos objetivos y terminan siendo aplicados en otros muy distintos.

Año tras año es ya muy recurrente que los encargados de planear las necesidades que tiene el sector publico en materia de políticas públicas para el caso del sistema impositivo, argumentan que los incrementos y la creación de nuevos impuestos son con el propósito de abatir la injusticia social y lejos de ello, cada vez las desigualdades y la inequidad en la composición de la población, se vuelve más crítica y millones de mexicanos entran a engrosar el número de habitantes en extrema pobreza.

El caso en particular del transporte, si no se toman las medidas pertinentes para minimizar los efectos que le ocasionan las situaciones en mención, se verá orillados a retirarse de la actividad y pasaran a formar las filas de desempleados y en un futuro no muy lejano las capas sociales más desprotegidas.

Es pertinente aclarar qué cuando iniciamos con esta investigación observamos que el tema de las múltiples el impuesto sobre la renta ISR, el impuesto al valor agregado IVA, e impuesto empresarial a tasa única IETU y el impuesto a los depósitos en efectivo IDE. Como formas de tributar a las que está sujeto, a nuestro juicio son los que más lo impactan en su desarrollo: por lo que para el caso en particular el análisis de los múltiples impuestos a los que está sujeto, solo nos concretaremos a los mencionados con anterioridad, no queriendo decir con ello que los demás a los que está sujeto no le produzca efectos a considerar. Además surge la necesidad de buscar los impuestos a los que está sujeto el transporte en el ámbito internacional así como de las formas en que este se rige para su funcionamiento que para el caso se tomo como referencia la UE, de manera particular el país de España, tratados ya en el apartado correspondiente a las formas de tributación de dicho país. Para el caso son el Impuesto Sobre la Renta de Personas Físicas ISRPF y el Impuesto Sobre el Valor Añadido IVA.

En ese tenor el contenido del presente apartado tratara la temática referida a estos tipos de impuestos, en el orden en que aparecen. Iniciando primeramente con: Ley del Impuesto Sobre la Renta ISR, luego con el impuesto sobre el valor agregado IVA, siguiendo con el impuesto a los depósitos en efectivo IETU y finalmente terminando con el impuesto a los depósitos en efectivo IDE. El tratamiento consistirá en los aspectos más relevantes de lo que consisten los montos así de cómo y en qué consisten, así como la manera que se calculan. Esto con el propósito de tener la posibilidad de realizar su análisis.

5.1. Ley del Impuesto Sobre la Renta ISR

Los antecedentes remotos del impuesto a la renta pueden ubicarse en la Edad Media, consistentes en gravámenes locales sobre la propiedad, que se fijaban principalmente teniendo en vista su producción. Como ejemplo se pueden citar la “Scala” en Florencia, con un carácter progresivo, o la denominada “talla”, impuesto directo, dividido en dos partes: la talla real y la talla personal, o la “dixième” decretada en 1710 por Luis XIV. A partir del triunfo de la Revolución francesa, la Asamblea Constituyente, imbuida de ideas fisiocráticas instauró un primer sistema tributario, basado en cuatro impuestos directos: 1).-la contribución territorial,), que es el impuesto principal (ley de 28 de nov. y 1 de dic. de 1790, 2).- la contribución personal mobiliaria (ley de 12 de enero y 18 de febrero de 1791), 3).-el impuesto de las contribuciones industriales, (ley de 21-27 marzo de 1791), 4).- el impuesto de las puertas y ventanas⁵⁰.

Pocos años después, el ministro William Pitt, el año 1797, propone un impuesto general sobre las personas, que posean fortuna, que se basa principalmente en los gastos. El proyecto se sanciona el 12 de enero de 1798, aprobado con el nombre de “Acta de Ayuda y Contribución” (Aid and Contribution Act). En 1799, es reemplazado por el denominado “Income tax” con una forma más directamente similar a la que hoy tiene. Posteriormente esta figura es recogida por otras legislaciones como la alemana o la de Estados Unidos, en donde alcanza un amplio desarrollo doctrinario y legislativo hasta la actualidad. (Vallejo Aristizábal, 2009)

El impuesto sobre la renta nace en México en 1921 con el Impuesto del Centenario. El 20 de julio de 1921 se publicó un decreto promulgatorio de una ley que estableció un impuesto federal, extraordinario y pagadero por una sola vez, sobre los ingresos o ganancias particulares. No fue una Ley de carácter permanente; sólo tuvo un mes de vigencia. La Ley se dividía en cuatro capítulos denominados “Cédulas”:1)-Del ejercicio del comercio o de la industria, 2)-Del ejercicio de una profesión liberal, literaria, artística o innominada, 3)-Del trabajo a sueldo o salario, 4)-De la colocación de dinero o valores a rédito, participación o dividendos. No hubo Cédulas para la agricultura ni para la ganadería.

El 21 de febrero de 1924, se promulgó la Ley para la Recaudación de los Impuestos Establecidos en la Ley de Ingresos Vigente sobre Sueldos, Salarios, Emolumentos, Honorarios y Utilidades de las Sociedades y Empresas. Esta ley no fue de carácter transitorio como fue la del Centenario y marcó el inicio del “sistema cédular” de gravamen que rigió en nuestro país por aproximadamente cuarenta años. En contraste con la Ley del Centenario, esta Ley no gravaba los ingresos brutos de las sociedades y empresas, para la determinación de la base gravable se permitía efectuar deducciones de los ingresos. Por eso esta Ley constituye el antecedente más remoto del Impuesto sobre la Renta ya que, además de que fue una Ley permanente, permitió gravar solamente la utilidad obtenida, que es la que produce el incremento en el haber patrimonial de los contribuyentes, ese incremento es, propiamente, el signo de

⁵⁰ Estas cuatro contribuciones son conocidas como las “cuatro viejas”; es decir, las cuatro viejas contribuciones: Contribution Foncière, Mobilière, Patentes et Portes et Fenêtres

capacidad contributiva. El Reglamento que se promulgó el mismo día que la Ley, establecía en sus diversos Capítulos las clases de contribuyentes, indicaba la forma de elaborar las declaraciones y la manera de pagar el impuesto.

La Ley del 18 de marzo de 1925 fue la que por primera vez se llamó “Ley del Impuesto Sobre la Renta”. Duro dieciséis años durante los cuales sufrió varias modificaciones para adecuarse al crecimiento económico de México. Fue la primera ley que definió lo que debía entenderse por ingreso y por primera vez se le dio consideración al ingreso por crédito, sin embargo, se establecía que sólo procedía tomarlo en consideración cuando no existiera obligación de restituir su importe, requisito que más tarde desapareció, porque era una redundancia que únicamente sirvió para evadir el oportuno cumplimiento de la Ley. En esta ley se establecían deducciones por cargas de familia para los ingresos por productos del trabajo.

La Ley del 31 de diciembre de 1941 fue la reforma fundamental que implicó el proyecto a la supresión del Impuesto del Superprovecho. La razón de esta medida radica en el propósito firme del Gobierno Federal de no limitar las utilidades legítimas en un momento en el que el país requiere en alto grado el impulso de la iniciativa y de la empresa privada. Sin embargo, para compensar la disminución de los ingresos federales que ocasionó la supresión del impuesto mencionado se aumentaron las tasas de las diferentes tarifas cedulares. Esta ley volvió a agrupar en Cédulas a los diversos contribuyentes.

En la Ley del 30 de diciembre de 1953 se establecía que gravaba los ingresos provenientes del capital, del trabajo o de la combinación de ambos. Se define el ingreso, se perfeccionan las normas que contuvieron las anteriores, sin embargo, no significó transformación o evolución en la estructura del Impuesto Sobre la Renta. Por primera vez se consignaron en la Ley las deducciones que podían hacer los contribuyentes para determinar su utilidad gravable, lo cual constituyó un importante avance al adecuarse a la obligación constitucional de que las contribuciones deben establecerse en la Ley y no en un reglamento. Esta Ley sufrió sus principales modificaciones por decreto del 28 de diciembre de 1961 y tuvo como principal adición la Tasa Complementaria Sobre Ingresos Acumulables, la que en materia de impuesto personal trataba de corregir la desproporcionalidad e inequidad del sistema cedular.

La Ley del 30 de diciembre de 1964 y su reglamento estuvo en vigor dieciséis años, se abandonó por primera vez el sistema cedular y se dividió en dos Títulos solamente: uno para el Impuesto al Ingreso Global de las Empresas y otro para el Impuesto al Ingreso de las Personas Físicas. Por primera vez se hizo el intento de implantar un impuesto global aun cuando no se logró del todo, porque dejaban de acumularse o adicionarse a los demás ingresos del contribuyente persona física, los intereses que obtuviera provenientes de ciertos valores de rendimiento fijo, así como los ingresos que percibiera por concepto de dividendos y los que derivaran de sus actividades empresariales. Fue a partir de 1978 cuando se adicionó en esta Ley la Tasa complementaria sobre utilidades brutas extraordinarias, la cual estuvo en vigor unos años solamente.

A partir de 1987 se amplió la base gravable de las sociedades mercantiles a través de incorporar en el procedimiento de cálculo de la utilidad gravable el efecto económico que la inflación origina en los créditos que conceden los contribuyentes y en las obligaciones que contraen. Sin embargo para mitigar el efecto que eso tendría en la utilidad gravable se hicieron ajustes a la Ley para: 1)-Permitir la deducción de la adquisición de inventarios en el propio ejercicio, independientemente de la época en que se vendieran, 2)-Dar efecto fiscal a la reevaluación que la inflación produce en los bienes de activo fijo y 3)-Permitir la reevaluación por efecto de la inflación de las pérdidas fiscales que podían deducirse de la utilidad gravable de los ejercicios siguientes. La entrada súbita de este sistema pudo haber provocado serios quebrantos financieros en las empresas, por tal motivo se dispuso que el nuevo sistema fuera cobrando paulatinamente plena vigencia. Para tal fin, el contribuyente tendría que determinar anualmente dos bases gravables diferentes: la base tradicional y la base nueva. Sería hasta 1991 cuando definitivamente cobrarían plena vigencia las reglas para determinar la utilidad en la Base Nueva, porque se abandonarían totalmente las reglas relativas a la Base Tradicional. Esta ley no se reforma pero si cabe destacar que surgen sin embargo reglas y disposiciones de carácter general que se adicionan a la ley, esto es lo que conocemos como Miscelánea Fiscal.

La Ley del Impuesto de 2002 principalmente cambió en lo relativo a las personas físicas en las cuales se redujo un capítulo, ya que el de actividades empresariales y el de honorarios se juntaron en un solo (el II), por lo tanto quedaron un total de nueve capítulos. Se elimina el régimen simplificado consistente en entradas y salidas de efectivo, tanto para personas físicas como para personas morales También se elimina lo relativo al componente inflacionario, cambiándose por un ajuste anual por inflación, el cual puede ser deducible o acumulable, según se tengan mayores créditos o deudas. Los intereses tanto a cargo como a favor son deducibles o acumulables según corresponda. Esta ley que reestructura a la anterior, incorpora disposiciones de reglas misceláneas, jurisprudencias y reglamentarias e incluyen un título específico para empresas multinacionales. Bajo esta reforma que entro en vigor a partir del 2005, se elimina la deducción de compras para las personas morales y se sustituye por la del costo de ventas. En el caso de las personas físicas se deja la deducción de compras; lo cual ha sido uno de los factores que se ha manejado para que esta reforma sea materia de amparo.

Elementos del ISR

En el capítulo I de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (LISR), se encuentran las disposiciones generales que se aplicaran a todos los Títulos de la ley siempre y cuando no haya una disposición específica. En dicho capítulo se localiza al sujeto obligado al pago del impuesto, igualmente el objeto, la base y la tasa.

Sujeto

El artículo 1° de la Ley del Impuesto Sobre la Renta señala que las personas físicas y morales están obligadas al pago del impuesto sobre la renta en los siguientes casos:

- a) Las residentes en México, respecto de todos sus ingresos cualesquiera que sea la ubicación de la fuente de riqueza de donde procedan.

- b) Los residentes en el extranjero que tengan un establecimiento permanente en el país, respecto de los ingresos atribuibles a dicho establecimiento permanente.
- c) Los residentes en el extranjero, respecto de los ingresos procedentes de fuentes de riqueza situadas en territorio nacional, cuando no tengan un establecimiento permanente en el país, o cuando teniéndolo, dichos ingresos no sean atribuibles a éste.

Calvo Nicolau, Enrique (1999) señala con respecto a este artículo, que para que una persona se convierta en un sujeto obligado o contribuyente del impuesto sobre la renta en México, son los criterios que condicionan la causación del impuesto con motivo de la percepción de ingresos, los cuales son: la residencia del sujeto, la posesión de un establecimiento permanente en el país, y la ubicación de la fuente de riqueza de la que provenga el ingreso. Con esto observamos que la nacionalidad mexicana ha dejado de ser el criterio determinante de causación del impuesto sobre la renta mexicano. Es importante mencionar esto, ya que con esta reflexión puedes observar que cualquiera que obtenga ingresos en territorio mexicano está obligado al pago de este impuesto y no nada más los mexicanos.

Objeto

En palabras del destacado profesor Ramón Reyes Vera, el objeto de la contribución “es la relación armónica entre el presupuesto tributario y la regla que califica la actitud del sujeto pasivo y lo sujeta a efecto de obtener una parte de plusvalía del sujeto pasivo” (Reyes Vera, 2001, P. 21).

El objeto se encuentra en el artículo 1° de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y éste se refiere a los ingresos que perciben las personas, aunque la Ley del Impuesto Sobre la Renta no contiene una definición del término ingreso, pero se puede decir que son el aumento en el patrimonio de una entidad por concepto de venta de bienes o prestación de servicios, de acuerdo a diccionario contable (2011), También cabe señalar que son gravados los ingresos que menciona específicamente la ley.

Base Gravable.

Para el cálculo del Impuesto Sobre la Renta se debe tomar en cuenta que la Ley permite algunas deducciones y el resultado de disminuir estas deducciones nos dará la base sobre la cual se calculará el impuesto. Es entonces que para las personas morales la base sobre la que se calcula el impuesto es el resultado fiscal.

Tasa

En el caso de las personas morales, a la base se le aplica una tasa del impuesto. Dicha tasa está establecida en el artículo 10° del Impuesto Sobre la Renta, el cual establece que las personas morales deberán calcular el impuesto aplicando al resultado fiscal obtenido en el ejercicio la tasa del 28% esto hasta el 2009, pues en el 2010 se incrementa al 30%.

Ingresos Acumulables

El capítulo I de la Ley del Impuesto sobre la Renta hace referencia sobre los ingresos, en el artículo 17 al indicar que las personas morales residentes en el país acumularán la

totalidad de los ingresos en efectivo, en bienes, en servicio, en crédito o de cualquier otro tipo, que obtengan en el ejercicio, inclusive los provenientes de sus establecimientos en el extranjero. El ajuste anual por inflación acumulable es el ingreso que obtienen los contribuyentes por la disminución real de sus deudas.

Son Ingresos Acumulables:

- a) Ingresos totales propios de la actividad,
- b) Ganancia por enajenación de acciones,
- c) Ganancia por enajenación de inmuebles.
- d) Otros ingresos, como por ejemplo: Ingresos determinados por autoridades fiscales, ganancias derivadas de la transmisión de propiedad de bienes por pago en especie, beneficio por mejoras que pasan a poder del propietario, ganancia por enajenación de activos, títulos, fusión y escisión.
- e) Ajuste anual por inflación.

Deducciones Autorizadas

La ley señala que existe la opción de deducciones autorizadas que significa una forma de disminuir el pago. El Artículo 29 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, indica que las deducciones autorizadas son: a) Las devoluciones, descuentos, bonificaciones sobre venta, b) Adquisición de mercancías, materia prima, productos semiterminados y terminados, c) Gastos, d) Inversiones, e) Créditos incobrables y las pérdidas por caso fortuito, f) Creación de reservas para fondos de pensiones y jubilaciones, g) Cuotas pagadas por patrones al IMSS, h) Intereses devengados, i) Ajuste anual por inflación, j) Anticipos y rendimientos pagados a las sociedades cooperativas de producción, asociaciones y sociedades civiles.

A continuación se da un ejemplo sobre la estructura general para determinar el impuesto sobre la renta de las personas morales:

		Ingresos Acumulables (Art. 17)
Menos		Deducciones Autorizadas (Art. 29)
Igual		Utilidad Fiscal
Menos		Pérdidas fiscales pendientes de ejercicios anteriores (Art.10-II)
Igual		Resultado Fiscal del ejercicio (Art.10-I)
Por		Tasa del ISR 30% % (Art. 10)
Igual		Impuesto Sobre la Renta del ejercicio fisca

5.2. Ley del Impuesto al Valor Agregado

Existen discrepancias acerca de los orígenes del Impuesto al Valor Agregado, Aunque “fue inicialmente usado en Francia, la literatura relativa señala el año 1917 y al profesor Thomas S. Adams como el primero que lo propuso ante la National Tax Association en una de sus juntas anuales”, nos dice Retchkiman. Por su parte fue John F. Due, afirma que la idea del IVA data por lo menos del año 1918, cuando el destacado economista Justo Von Siemens recomendó al gobierno Alemán este

impuesto para sustituir al impuesto Sobre volumen de ventas vigentes en esos días. De lo que no queda duda es que fue en Francia donde se dieron las condiciones prácticas para su desarrollo, al ser el primer país en establecer diversos gravámenes sobre las ventas, situación que trajo consigo el fenómeno de la imposición “en cascada”, que consiste en cobrar un impuesto sobre otro impuesto. Es a partir de la gran depresión, de finales de la tercera década del presente siglo, cuando, sin perjuicio de aquella función clásica, de ser un medio de financiación, se asignó a la tributación otra nueva: la de ser un instrumento idóneo para lograr objetivos de estabilidad y desarrollo económico. Adicionalmente se estableció que si el impuesto era manipulado por el Estado, en determinada forma, podría favorecer la redistribución del ingreso. De modo que según se tratase de situaciones de establecimiento o de auge, los tributos marcarían la pauta incentivando y desalentando las actividades económicas.

El gobierno francés, con el propósito de eliminar la múltiple imposición constituida por efecto “en cascada”, introdujo en el ámbito fiscal, según dice Retchkiman, “el antecedente inmediato del tributo al valor agregado, es decir, el gravamen de una sola etapa, denominada Impuesto Sobre Producción. Promulgada en 1939”. Dicho impuesto gravó exclusivamente la venta realizada por los productores o fabricantes, eliminando los tributos a las ventas restantes y eximiendo los materiales y partes (insumos).

La segunda guerra mundial obligó al gobierno francés a implantar al lado del impuesto ya señalado a la producción, un impuesto a las transacciones comerciales. Se entiende dicha acción porque una secuela de la guerra la constituyó el enorme desabasto de artículos y, en consecuencia, era la actividad comercial, tanto interna como con el exterior más prominente en la lesionada francesa del periodo posbélico. Unos años después de la guerra (aproximadamente en 1948) el gobierno francés dio un segundo y definitivo paso con la configuración del IVA, que consistía en permitir que los fabricantes pudieran deducir los tributos pagados con anterioridad en los insumos de dichos bienes para calcular los gravámenes a cubrir sobre sus ventas. Así a principios del año de 1954 (con la reforma fiscal de 1953-1955) derogó el tributo a la producción y unos meses más tarde el que gravaba las transacciones juntando ambas figuras impositivas se originó el impuesto al valor agregado que precisamente así se denominó.

Otros países europeos siguieron de cerca la innovación fiscal introducida por Francia procedieron a estudiar este impuesto, con el fin de incorporarlo a sistemas tributarios; fue como el día de enero de 1967 se estableció en Dinamarca. En estos términos siguieron los demás países europeos y así, “el 9 de febrero de 1966” el Consejo de la Comunidad Económica Europea (CEE) decidió adoptar, a su vez, los principios del IVA, el 11 de abril de 1967 tomó ciertos acuerdos, mediante los cuales los estados miembros del Mercomún convenían en sustituir sus respectivos sistemas de impuestos que gravan las transacciones comerciales, por un sistema común que incluía al mismo tiempo el impuesto sobre el valor Agregado a las importaciones y exenciones o bonificaciones en exportaciones.

Por otro lado, la imposición general sobre ventas se inició en los países latinoamericanos adoptando una forma acumulativa o “en cascada”.

Fue Brasil el primer país en América Latina en adoptar un impuesto a las ventas tipo agregado (enero de 1967), que se aplica en la actualidad en dos niveles de gobierno: al federal el impuesto sobre productos industrializados”, y a nivel estatal está vigente el “impuesto sobre la circulación de mercaderías”. A partir de esa fecha apreciarse en los países del área latinoamericana una clara tendencia hacia dicha forma de imposición, la que se concreta en la década de los setentas, cuando muchos países más se transforman o inician su sistema de tributación general sobre ventas apoyándose en el tipo “valor Agregado”. Dicha tendencia se mantiene en la siguiente década, cuando otros países adoptan el IVA incluyendo entre estos a México a principios de los ochentas, (México había intentado introducirlo a fines de los setentas).

El antecedente más próximo del Impuesto al Valor agregado, lo constituye el Impuesto Sobre Ingresos Mercantiles (ISIM), por haber, gravado la operación al consumo los últimos 30 años anteriores a la del impuesto al valor agregado.

Este impuesto fue implementado en el año de 1948. El Impuesto Federal Sobre Ingresos Mercantiles, se incluía en la clasificación de los gravámenes conocidos como impuestos a las ventas, era indirecto y de carácter general, al aplicarse a todas las operaciones y afectar todas las etapas de la comercialización de los bienes y los servicios. El propósito del ISIM, fue sustituir el impuesto general del timbre que resulta obsoleto para gravar el comercio y la industria, así como suprimir los gravámenes sobre patentes y giros comerciales que existían en las Entidades Federativas del País y cuyas tasas y tratamiento diferentes dificultaban el cumplimiento de las obligaciones fiscales de los contribuyentes. Con el ISIM, el fisco intentó establecer un impuesto sencillo y fácil de administrar con una sola tasa que afectara todas las etapas del proceso mercantil de la industria y el comercio de los bienes y servicios.

Sin embargo, con el transcurso del tiempo se dieron cuenta que unos de los defectos de este impuesto era afectación “en cascada” que encarecía los productos, tanta veces como número de transacciones ocurrían hasta llegar al consumidor final. Otro efecto consistía en su escaso control recaudatorio, por la posibilidad de que uno o varios intermediarios omitieran el gravamen ya cobrado. Así, la administración tributaria recibía solo el importe del impuesto de algunas etapas del proceso comercial y solo el de los contribuyentes cumplidos. Parecía entonces evidente, que el ISIM debía ser sustituido por la entonces modalidad vigente de imposición a las ventas, que fue el Impuesto al Valor Agregado.

La Ley del impuesto al Valor Agregado, expedida por Decreto del Congreso de la Unión, de fecha 22 de diciembre 1978, publicado en el diario oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1978, entro en vigor hasta el 1 enero de 1980, prácticamente tardó un año para ser aplicada en la realidad, ya que dejó ese lapso como una etapa de acoplamiento para que los contribuyentes se enteraran y familiarizaran de la mecánica del impuesto. Este nuevo impuesto sustituyó a dieciocho impuestos⁵¹ que gravaban

⁵¹ 1)-Impuestos sobre ingresos mercantiles, 2)-impuesto sobre reventa de aceites y grasas lubricantes, 3)-impuesto sobre compraventa de primera mano de alfombras, tapetes y tapices, 4)-impuesto desepite de algodón en rama, 5)- impuesto sobre automóviles y camiones ensamblados, 6)- impuestos que causaran el benzol, toluol, xilol y naftas de alquitrán de hulla,

diversas actividades, productos y servicios, todos ellos impuestos indirectos. Asimismo, al inicio la recaudación del IVA era facultad estatal y no fue sino hasta 1990 que se transfirió la administración del impuesto al orden federal. La principal razón de esto, eran los bajos resultados en la recaudación además de la dificultad de establecer a que entidad correspondía el impuesto ya que los domicilios fiscales del contribuyente se encontraban en una y el consumidor en otra.

Para comprender la dinámica del impuesto se revisa, por etapas significativas, su evolución. La clasificación de los periodos se realizó en función de la modificación de la tasa general del impuesto. Así mismo, se mencionan otras modificaciones sustantivas como la exclusión de productos gravados, las tasas fronterizas, entre otros.

Al inicio de su vigencia en 1980 se estableció una tasa general del 10%, una tasa aplicable para zonas fronterizas, alimentos procesados, alimentos y medicinas del 6% y una considerados necesarios dentro de la alimentación popular. Adicionalmente se incluyó un esquema de exención para los productos agrícolas, educación, libros, periódicos y revistas. Para los contribuyentes exentos del IVA, el impuesto pagado en sus deducciones no era acreditable sino formaba parte del costo, dicho esquema sigue funcionando en la actualidad.

En 1983 la tasa general se incrementó al 15%, algunos productos y servicios considerados de lujo se gravaron al 20%, dentro de estos se encontraban la importación de caviar, champaña, tarjetas de crédito, televisión por cable. La tasa para la zona fronteriza se mantuvo al 6% y se eliminaron las exenciones para los servicios presentados por profesionistas, manteniéndose dicha exención para los médicos. Durante 1983 a 1987 algunos alimentos procesados se gravaron con tasas preferentemente positivas, a partir de 1988 estos fueron gravados con la tasa del 0%. Este cambio originó que la recaudación, en términos del porcentaje del PIB (producto Interno Bruto) se incrementara a niveles del 2.9 y 3.3%, en comparación con los obtenidos anteriormente de 2.1 y 2.5%. A partir de 1991 la tasa general del IVA regresa al 10% y se elimina la tasa del 20% a productos y servicios suntuosos, lo que ocasionó que los porcentajes de recaudación en base al PIB se redujeran a niveles de 1980 a 1982. Las tasas preferenciales al 0% y las zonas fronterizas, así como las exenciones siguieron vigentes.

Para marzo de 2002 se modificó el esquema de cálculo pasando de ser en base a devengado a ser base a flujo de efectivo, es decir, anterior a dicha fecha, el IVA trasladado se determinaba en base a las facturas hechas y el IVA acreditable en base a las facturas recibidas, esto sin importar el momento de pago de dichas operaciones. A partir de marzo de 2002 el IVA acreditable se calcula con base a los pagos (de productos y servicios gravados) efectivamente realizados y el IVA trasladado en base a

destinados al consumo interior del país, 7)-impuesto a la producción del cemento, 8)-impuestos sobre cerillos y fósforos, 9)-impuesto sobre compra venta de primera mano de artículos electrónicos, discos, cintas, aspiradoras y pulidoras, 10)-impuestos sobre llantas y cámaras de hule, 11)- impuesto a las empresas que explotan estaciones de radio y televisión, 12)-impuesto sobre vehículos propulsados por motores de tipo diesel y por motores acondicionados para uso de gas de petróleo, 13)-impuesto sobre compraventa de primera mano de artículos de vidrio o cristal, 14)- impuesto sobre portes y pasajes, 15)impuesto del 10% sobre entradas brutas de los ferrocarriles, 16)-impuesto sobre uso de aguas de propiedad nacional en la producción de fuerza motriz, 17)-impuesto sobre explotación forestal, 18)- impuesto y derecho a la explotación pesquera.

los pagos efectivamente recibidos. Cabe mencionar que dicho cambio no se vio reflejado en un incremento inmediato en la recaudación del IVA.

En abril de 1995 la tasa general del IVA se modifico regresando al 15% y el 10% para las zonas Fronterizas. Con estos cambios la recaudación del IVA ha regresado (en promedio de 1995 a 2009 a los niveles de 1990, teniendo la mayor recaudación en 1998 cuando fue del 3.8% respecto al PIB. Para el 2010 se incremento en un punto porcentual quedando en 16%, en el momento de su aprobación por los legisladores pronosticaban que los efectos que se esperaban con esas medidas eran halagadores, pero al final del ejercicio no solo se comprobó una vez más el fracaso de los objetivos que se esperaba alcanzar por citar un ejemplo argumentaban que con ese incremento se reduciría la desigualdad social.

Elementos del IVA

En el capítulo I de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA), se encuentran las disposiciones generales que se aplicaran a todos los Títulos de la ley. En dicho capítulo se localiza al sujeto obligado al pago del impuesto, igualmente el objeto, la base y la tasa.

Sujeto

El artículo 1° de la Ley del Impuesto al Valor Agregado señala que son todas las personas físicas y morales, que estén obligadas al pago de este impuesto por realizar alguna o algunas de las actividades que se gravan de acuerdo a la LIVA en el territorio nacional. Las personas que gravan por este impuesto a tasa 0% también quedan consideradas como sujeto, ya que esta tasa tiene los mismos efectos que las demás.

Objeto.

Este elemento de la LIVA se refiere a todos aquellos actos o actividades que lleven a cabo tanto personas físicas como morales, dentro del territorio nacional, que den origen al IVA, es decir, enajenen bienes, presten servicios de forma independiente, otorguen el uso o goce temporal de bienes o importen bienes y servicios. Todas estas actividades se encuentran comprendidas en la propia Ley en el Art. 1 Fracc. I - IV.

Base.

Se considera como base el precio o contraprestación, más todo lo que se cobre al consumidor por otros conceptos. Como pueden ser fletes, intereses, derechos y otros. El contribuyente deberá de aplicarle a la base la tasa que le corresponda a la actividad según la LIVA.

Actos o actividades que lo causan

Los actos son la realización accidental de una operación afecta a un determinado impuesto por ubicarse el sujeto, en la situación jurídica o de hecho prevista por la ley, y en el caso de las actividades, estas son situaciones jurídicas previstas en las leyes fiscales efectuadas con regularidad o constancia, con carácter de ordinarias.

Existe cuatro actos o actividades por las cuales se causa el IVA con Base a Flujo de Efectivo: I. “Enajenación de bienes, II. Prestación de servicios, III. Otorgamiento de uso o goce temporal de bienes, IV. Importación de bienes o servicios”.

Tasas

De acuerdo al artículo 1 de LIVA, el impuesto de calculara aplicando la tasa del 16% a los valores que se señalan en esta ley.

Tasas diferenciadas

En el artículo 2 de LIVA se señala que el impuesto se calculará aplicando la tasa del 11% a los valores que señala esta Ley, cuando los actos o actividades por los que se deba pagar el impuesto, se realicen por residentes en la región fronteriza, y siempre que la entrega material de los bienes o la prestación de servicios se lleve a cabo en la citada región fronteriza.

Tratándose de importación, se aplicará la tasa del 11% siempre que los bienes y servicios sean enajenados o prestados en la mencionada región fronteriza.

Tratándose de la enajenación de inmuebles en la región fronteriza, el impuesto al valor agregado se calculará aplicando al valor que señala esta Ley la tasa del 16%.

El Artículo 2-A de LIVA indica que el impuesto se calculara aplicando la tasa del 0% a los valores a que se refiere esta ley, cuando se realicen los actos de enajenación de los siguientes bienes. a).- Animales y Vegetales que no estén industrializados, salvo el hule.

Para estos efectos, se considera que la madera en trozo o descortezada no está industrializada. b).- Medicinas de patente y productos destinados a la alimentación. c).- Hielo y agua no gaseosa ni compuesta, excepto cuando en este último caso, su presentación sea en envases menores de diez litros. d).-Ixtle, palma y lechuguilla. e).- Tractores para accionar implementos agrícolas, a excepción de los de oruga, así como llantas para dichos tractores; motocultores para superficies reducidas; arados; rastras para desterronar la tierra arada; cultivadoras para esparcir y desyerbar; cosechadoras; aspersoras y espolvoreadoras para rociar o esparcir fertilizantes, plaguicidas, herbicidas y fungicidas; equipo mecánico, eléctrico o hidráulico para riego agrícola; sembradoras; ensiladoras, cortadoras y empacadoras de forraje; desgranadoras; abonadoras y fertilizadoras de terrenos de cultivo; aviones fumigadores; motosierras manuales de cadena, así como embarcaciones para pesca comercial. f).- Fertilizantes, plaguicidas, herbicidas y fungicidas, siempre que estén destinados para ser utilizados en la agricultura o ganadería. g).-Invernaderos hidropónicos y equipos integrados a ellos para producir temperatura y humedad controladas o para proteger los cultivos de elementos naturales, así como equipos de irrigación. h).-Oro, joyería, orfebrería, piezas artísticas u ornamentales y lingotes, cuyo contenido mínimo de dicho material sea del 80%, siempre que su enajenación no se efectúe en ventas al menudeo con el público en general. i).- Libros, periódicos y revistas, que editen los propios contribuyentes. Para los efectos de esta Ley, se considera libro toda publicación, unitaria, no periódica, impresa en cualquier soporte, cuya edición se haga en un volumen o en varios volúmenes. Dentro del concepto de libros, no quedan comprendidas aquellas publicaciones periódicas amparadas bajo el mismo título o denominación y con diferente contenido entre una publicación y otra.

5.3. Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única

El Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU), es un impuesto que nació en Italia y México lo adaptó. Originado por una iniciativa de la Secretaría Hacienda y fue aprobado el 1 de junio por el Congreso en la reforma fiscal de 2007. La aplicación de este, cuya vigencia inició el 1 de enero de 2008, trae un impacto en muchos de los sectores productivos del país.

Análisis del Impacto del IETU

Este nuevo impuesto se cobra sobre la diferencia de lo que resulte de los ingresos percibidos y efectivamente cobrados menos las deducciones autorizadas, efectivamente pagadas, al aplicarle la tasa correspondiente. (La tasa del nuevo gravamen es de 16.5% para 2008, 17% para 2009 y de 17.5% a partir de 2010.) Nació con el objetivo de gravar a las empresas. Sin embargo, el Banco de México ha sido muy claro, “su impacto se refleja sobre los precios al consumidor durante 2008”.

Aún cuando el objetivo es gravar a las empresas, las personas físicas con actividad profesional (médicos, arquitectos, artistas, periodistas, entre otros) y quienes tributen bajo el Régimen de Pequeños Contribuyentes (REPECOS) también deberán pagar IETU. Los contribuyentes deberán estimar paralelamente el IETU y el ISR y pagar el gravamen que resulte más alto.

Desde el momento de su discusión hasta la fecha, ha resultado ser un dolor de cabeza para las empresas y personas físicas con actividad empresarial, es el gravamen que más número de quejas ha acumulado en la historia de nuestro país (31 mil amparos). Rogelio Ramírez de la O, analista económico, Explicó que la aplicación de una tasa en niveles de 16.5% en el IETU es elevada para los bajos márgenes de utilidad de la mayoría de las pequeñas y medianas empresas, principalmente de aquellas dedicadas a la manufactura cuyo margen de utilidad oscila en 3%. “Los márgenes de utilidad de éstas no permiten pagar bajo una base gravable tan amplia como la que tiene el IETU”, comentó.

Entre los sectores que presentan dificultades a la hora de determinar y pagar una tasa de 16.5% del IETU destacan el manufacturero (maquila), de auto transporte, los agro negocios, las instituciones financieras como cajas de ahorro, Sofoles y sociedades financieras, las industrias textil, del calzado, muebles y alimentos preparados y hasta empresas extranjeras que operan en México, que no podrán acreditar este impuesto en sus países de origen.

Cabe hacer mención que existen países que ya reconocieron la acreditación del IETU, tal es el caso de: Alemania, Austria, Australia, Barbados, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Ecuador, Estados Unidos de Norteamérica, Finlandia, Francia, India, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Luxemburgo, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República Checa y Sudáfrica.

Ahora bien, las grandes empresas que hoy pagan impuestos no tendrán problemas porque la tasa del ISR que pagan está por encima del IETU, que a la hora de acreditarla quedaría prácticamente sin efecto.

Pero dada la problemática antes expuesta nos encontramos ante la siguiente amenaza: “Que estas empresas se muevan a la economía subterránea, porque les será difícil cumplir con el IETU y las nuevas normas fiscalizadoras”

Por su parte, José Luis Calvo, analista del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, comentó que los sectores que se ven más afectados son el auto transporte, que está bajo un régimen especial; las cementeras y aquellos corporativos que aplican una consolidación fiscal, de aquellos que abusan de los mecanismos de planeación fiscal agresiva para eludir el fisco.

Ahora bien el caso de las instituciones educativas, que no sean donatarias autorizadas, también tendrán que pagar sus contribuciones del IETU a tasa del 16.5% y para evitar dicho pago, están tomando provisiones, ya que actualmente estas instituciones estaban exentas del pago de ISR. Mario Vivanco Sody, director administrativo del Colegio Berta Von Glumer, menciona que dichas instituciones desconocían el impacto que tendría el nuevo impuesto, y como estrategia para disminuirlo, solicito adelantar los pagos del ciclo escolar vigente con la finalidad de disminuir la carga impositiva, otorgando un descuento del 10% por pronto pago.

Otro caso que se está generando para disminuir la carga impositiva del IETU, es para los pequeños y medianos empresarios, pretenden modificar sus regimenes fiscales, administrativos y laborales. Así lo señaló el presidente de la Asociación Latinoamericana de micro, pequeños y medianos empresarios (ALAMPYME), Pedro Salcedo quien menciona que con las condiciones actuales hay rubros que eran deducibles 100 por ciento y hoy con el IETU sólo lo son en un 16.5% por ciento. Así mismo menciono que hay empresarios que han despedido ya a personal para evitar el pago del Impuesto con liquidaciones diferidas, debido a que no cuentan con liquidez por el tamaño de sus empresas. En otros casos están cambiando el régimen laboral de sus trabajadores a honorarios.

Para el administrador central de promoción y vigilancia del cumplimiento del servicio del SAT (Augusto Lagner), menciona que el conjunto de quejas es algo con lo que Hacienda “tiene que aprender a vivir” y que “Habrà que esperar el resultado de los juicios y entonces sabremos si hay o no un impacto, pero no ha habido en los últimos 30 años un impuesto que se haya impugnado”, dijo en entrevista.

Dentro de la lista de los quejosos están Grupo Bimbo, Apasco, Grupo Modelo, Casa Cuervo, Vitro, General Motors y Grupo Herdez, entre otros, que forman parte de la lista de las 31 mil organizaciones que solicitaron un amparo, según el Consejo de la Judicatura Federal.; aparecen también organizaciones del sector financiero como: BBVA Bancomer, Banamex, Banorte, HSBC, ING, Banca Mifel, Banco Interacciones, Banco JP Morgan , así como las empresas subsidiarias que controlan sus Afores y seguros; así también se encuentran las empresas del ramo del consumo, financiero,

farmacéutico, telecomunicaciones, automotriz, turismo, entretenimiento, empresas de infraestructura e inmobiliarias, sin descartar a colegios, institutos, aeropuertos y gasolineras.

Elementos del IETU

Sujetos

Conforme a lo previsto en el artículo 1 de la Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única vigente, están obligadas al pago del impuesto empresarial a tasa única las personas físicas (con actividad empresarial o régimen intermedio) y las morales residentes en territorio nacional, así como los residentes en el extranjero con establecimiento permanente en el país por los ingresos que obtengan, independientemente del lugar en donde se generen, por la realización de las siguientes actividades:

- Enajenación de bienes
- Prestación de servicios independientes
- Otorgamiento del uso o goce temporal de bienes y servicios

Tasa

La tasa del IETU es del 17.5%, pero los artículos transitorios de la Ley estipulan que para el ejercicio del 2008 la tasa era del 16.5%, para el 2009 del 17% y para el 2010 y ejercicios subsecuentes será del 17.5%. Lo que se pagará será la cantidad que de los ingresos obtenidos (ganancia por venta de bien o servicio), menos las deducciones debidamente requisitadas, y que son conforme a derecho, dando un resultado que se multiplicará por 0.175.

Base

El impuesto empresarial a tasa única se calcula aplicando la tasa del impuesto a la cantidad que resulte de disminuir, de la totalidad de los ingresos percibidos por las actividades gravadas descritas anteriormente, las deducciones autorizadas que establece esta Ley.

Ingresos percibidos

Para efectos de esta ley, se consideran ingresos percibidos aquellos que fueron efectivamente cobrados durante el ejercicio, en los términos de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

Ingresos exentos

a).- Los obtenidos por la Federación, por las entidades federativas, por los municipios, por los órganos constitucionales autónomos y por las entidades de la administración pública paraestatal. b).- Partidos, asociaciones, coaliciones y frentes políticos legalmente reconocidos. c).- Sindicatos obreros. d).- Asociaciones o sociedades civiles organizadas con fines científicos, políticos, religiosos y culturales. e).- Cámaras de comercio e industria, agrupaciones agrícolas, ganaderas, pesqueras o silvícolas, colegios de profesionales, asociaciones patronales, y los organismos que conforme a la ley agrupen a las sociedades cooperativas, ya sea de productores o de consumidores.

f).- Las instituciones o sociedades civiles administradoras de fondos o cajas de ahorro, las sociedades cooperativas de consumo, las sociedades cooperativas de ahorro y préstamo autorizadas para operar como entidades de ahorro y crédito popular. g).- Asociaciones de padres de familia y las sociedades de gestión colectiva. h).- Los obtenidos por personas morales con fines no lucrativos o fideicomisos, autorizados para recibir donativos deducibles en los términos de la Ley del Impuesto sobre la Renta. i).- Los que perciban las personas físicas y morales, provenientes de actividades agrícolas, ganaderas, silvícolas o pesqueras, que se encuentren exentos del pago del impuesto sobre la renta. j).- Los que se encuentren exentos del pago del impuesto sobre la renta. k).- La enajenación de partes sociales, documentos pendientes de cobro y títulos de crédito, con excepción de certificados de depósito de bienes y de certificados de participación inmobiliaria no amortizables. l).- La enajenación de moneda nacional y moneda extranjera, excepto cuando la enajenación la realicen personas que exclusivamente se dediquen a la compraventa de divisas (más del 90% de sus ingresos). m).- Las personas físicas cuando en forma accidental realicen alguna de las actividades gravadas.

Deducciones autorizadas para efectos del IETU

Los contribuyentes que se encuentren obligados al pago del impuesto empresarial a tasa única, podrán disminuir las siguientes deducciones: a).- Erogaciones por la adquisición de bienes, de servicios independientes o por uso o goce temporal de bienes, o para la administración, producción, comercialización y distribución de bienes y servicios. b).- Las contribuciones a cargo del contribuyente pagadas en México (erogaciones no deducibles). c).- El impuesto al valor agregado o el Impuesto especial sobre producción y servicios.

Cuando el contribuyente no tenga derecho a acreditarlos. d).- Las contribuciones a cargo de terceros pagadas en México cuando formen parte de la contraprestación excepto el ISR retenido o de las aportaciones de seguridad social. e).- Erogaciones por aprovechamientos, explotación de bienes de dominio público, por la prestación de un servicio público sujeto a una concesión o permiso, siempre que sean deducibles para ISR. f).- Las inversiones nuevas que sean deducibles para el IETU adquiridas en el periodo del 1 de septiembre al 31 de diciembre del 2007, hasta por el monto de la contraprestación efectivamente pagada por estas inversiones en el citado periodo.

El monto se deducirá en una tercera parte en cada ejercicio fiscal a partir de 2008, hasta agotarlo. g).- Las devoluciones de bienes que se reciban de los descuentos o bonificaciones que se hagan, así como de los depósitos o anticipos que se devuelvan siempre que los ingresos de las operaciones que les dieron origen hayan estado afectos al IETU. h).- Indemnizaciones por daños y perjuicios y penas convencionales. i).- La creación o incremento de las reservas matemáticas vinculadas con los seguros de vida o seguros de pensiones. j).- Las cantidades que paguen las instituciones de seguros a los asegurados o a sus beneficiarios cuando ocurra el riesgo amparado y las cantidades que paguen las instituciones de fianzas. k).- Los premios que paguen en efectivo las personas que organicen loterías, rifas, sorteos o juegos con apuestas y concursos de toda clase, autorizados conforme a las leyes respectivas. l).- Los donativos no onerosos

ni remunerativos. (Pero sólo a un 7.5 por ciento de las utilidades anuales de la persona que dona, es decir, no todos los donativos serán deducibles de este impuesto.)

Las pérdidas por créditos incobrables por: a).-Los servicios por los que devenguen intereses a su favor. b).-Las quitas, condonaciones, bonificaciones y descuentos sobre la cartera de créditos que representen servicios por los que devenguen intereses a su favor. c).-Las pérdidas originadas por la venta de su cartera y por aquellas pérdidas que sufran en las daciones en pago. d).-Las pérdidas por créditos incobrables y caso fortuito o fuerza mayor, deducibles en los términos de la Ley del Impuesto sobre la Renta, correspondientes a ingresos afectos al IETU, hasta por el monto del ingreso afecto al IETU.

5.4. El Impuesto al Depósito al Efectivo

El 1º. De octubre de 2007, la SHCP dio a conocer en el Diario Oficial de la Federación, la nueva LEY del Impuesto a los Depósitos en Efectivo, (LIDE) iniciando su vigencia el 1º. De julio de 2008, por disposición en su Artículo Primero Transitorio. Su finalidad, es combatir la informalidad en el comercio, fiscalizando por medio del Sistema Financiero, gravando, en términos generales, los depósitos que en efectivo realicen las personas Físicas y Morales.

Características

- 1). No Fiscal: Fundamentalmente identifica a las personas que omiten total o parcialmente el pago de las contribuciones (ISR, IVA, IETU)
- 2). De Control: Siendo acreditable contra el ISR y otras retenciones; y compensable contra otras contribuciones federales, obliga a los contribuyentes a declarar los ingresos y deducciones correctamente.
- 3). De Recaudación: Al controlar los depósitos en efectivo de personas que no están inscritas en el Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y no pagan impuestos, estas absorben el impuesto que les retiene la institución de crédito, ya que no pueden acreditarlo ni compensarlo.
- 4). Complementario: Es complementario al impuesto sobre la renta.

Sujetos Obligados

Las personas morales y físicas

Art. 1º. LIDE

Objeto

Los depósitos en efectivo en moneda nacional o extranjera en cualquier tipo de cuenta o cuentas que tengan a su nombre las personas físicas y morales en las instituciones del

Sistema Financiero. Así como las adquisiciones en efectivo de cheques de caja, independientemente del monto.

Es importante señalar que la Ley no distingue entre personas físicas y morales inscritas o no inscritas en el RFC.

Art. 1º. LIDE.

Conceptos que se Excluyen

No se consideran depósitos en efectivo y por tanto no pagan este impuesto, (no son objeto de esta ley) los abonos que nos efectúen mediante:

- a). Transferencia electrónica de fondos
- b). Traspasos entre cuentas propias

C. Títulos de crédito como son los cheques y otro documento o sistema pactado con el sistema financiero conforme a la Ley, aun cuando sean a cargo de la misma institución que los reciba.

Art. 1º. LIDE

Sujetos Exentos

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las entidades de la administración pública paraestatal que conforme al título 111 de la Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR) o de la Ley de Ingresos de la Federación (LIF) estén considerados como no contribuyentes del ISR.

Las personas morales con fines no lucrativos conforme al Título 111 de la LISR. Por ejemplo: Instituciones autorizadas a recibir donativos, instituciones de asistencia pública, sociedades dedicadas a la enseñanza, asociaciones religiosas, sindicatos obreros, cámaras de comercio e industria, sociedades cooperativas de consumo, asociaciones de padres de familia, partidos y asociaciones políticas.

Las personas físicas y las Morales por los depósitos en efectivo que reciban mensualmente hasta por un monto acumulado de \$ 25,000.00, por el excedente pagaran el impuesto.

Instituciones del sistema financiero por depósitos en efectivo que reciban en cuentas propias derivadas de su intermediación financiera o compraventa de moneda extranjera, salvo los que realicen en las cuentas concentradoras.

Las personas físicas por los depósitos en efectivo que a su vez sean ingresos por los que no se pague el ISR en los términos del artículo 109, fracción X11 de la LISR (agentes diplomáticos y consulares, empleados de embajadas, miembros de delegaciones oficiales, entre otros).

Las personas físicas y las morales por los depósitos en efectivo que realicen en cuentas propias abiertas derivados de créditos otorgados por las instituciones del sistema financiero, hasta por el monto adeudado a dichas instituciones.

Definiciones y Conceptos

Deposito en efectivo Se entiende por depósitos en efectivo los que se consideren como tales de conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de crédito, además las adquisiciones en efectivo de cheques de caja. El artículo 267 de la LGTOC señala: "El depósito de una suma determinada de dinero en moneda nacional o en divisas o monedas extranjeras, trasfiere la propiedad al depositario y lo obliga a restituir la suma depositada en la misma especie, salvo lo dispuesto en artículo siguiente"

Art.12 de LIDE, Art. 267 y 268 de LGTOC.

Sistema Financiero El Art., 12 de la LIDE establece que son sistema financiero las entidades siguientes: Sociedades operadoras de sociedades de inversión, sociedades que presten servicios de distribución de sociedades de inversión, las que la Ley del Impuesto sobre la renta considere como tales.

La Ley del Impuesto Sobre la Renta asiente que integran el sistema financiero: Instituciones de crédito, instituciones de seguros y de fianzas, sociedades controladoras de grupos financieros, almacenes generales de depósito, administradoras de fondos para el retiro, arrendadoras financieras, uniones de crédito, sociedades financieras populares, sociedades de inversión de renta variable, sociedades de inversión en instrumentos de deuda, empresas de factoraje financiero, casas de bolsa, casas de cambio, sociedades financieras de objeto limitado y sociedades financieras de objeto múltiple.

Art.12 de LIDE, Art. 8 LISR

Cuentas concentradoras Las que tenga a su nombre una institución del sistema financiero en otra institución del sistema financiero para recibir recursos de sus clientes.

Art. 12 frac. 111 de LIDE.

Comentarios

*Las personas morales exentas del IDE, para que el banco y demás instituciones del sistema financiero no les efectúen la recaudación del IDE cuando abran o tengan abierta una cuenta deben proporcionar a las instituciones del sistema financiero su clave del RFC exhibiendo su Cedula de Identificación Fiscal, para que dichas instituciones verifiquen con el SAT que se ubican en los supuestos de exenciones.

Art.2, frac. 1 y 11 de LIDE, Regla 1.11.4 RMF 08-09

*Si las personas morales exentas del IDE, adquiere cheques de caja en efectivo, la institución de crédito les recaudaran el IDE, al momento en el que dicha adquisición se realice, sobre el monto pagado en efectivo y entregara constancia que acredite la recaudación de dicho tributo. Estas personas morales, las instituciones del sistema financiero, la federación, los estados, los municipios y las entidades de la administración pública paraestatal, que conforme al título 111 de la LISR o de la LIF, estén considerados como no contribuyentes del ISR y las personas físicas por los depósitos en efectivo que a su vez sean ingresos por los que no se pague el ISR en los términos del Art. 109, frac. X11 de la LISR, podrán solicitar la devolución del IDE pagado por la adquisición de cheques de caja.

Ar.2 frac. 11, 111 de LIDE reglas 1.11.13, 1.11.13, 1.11.17 RMF 08-09

*Si se tienen varias cuentas a nombre del contribuyente en una misma institución de crédito, el IDE se recaudara aplicando la tasa del 2% al importe de la suma de los depósitos en efectivo de todas las cuentas, menos la exención de 25,000.00. Pregunta: ¿Que tan interesante resulta tener una cuenta en cada institución bancaria?

La recaudación se efectuara al titular de la cuenta.

Cabe aclarar que el impuesto no aplica al saldo de la cuenta.

Art. 2 frac. 111, Art 4 frac. 1 de LIDE

* Los depósitos en efectivo que se realicen en moneda extranjera se calcularan aplicando el tipo de cambio FIX que publique el Banco de México en el DOF el día anterior a aquel en que se recaude el IDE al total de depósitos en efectivo del mes realizados en dólares. En el caso de las equivalencias del peso mexicano con monedas extranjeras distintas al dólar de EE UU, se calculara multiplicando el tipo de cambio a que se refiere el párrafo anterior, por el equivalente en dólares de la moneda de que se trate, de acuerdo con la última tabla mensual publicada por el Banco de México. En las constancias mensuales que emite la institución de crédito se establecerá el tipo de cambio con el cual se calculo el importe total de los depósitos en efectivo en moneda extranjera... Cuando los depósitos en efectivo se realicen en UDI's, se utilizara el tipo de Cambio vigente a la fecha de recaudación del IDE, de acuerdo con el valor en moneda nacional de la unidad de inversión publicado por el Banco de México en DOF.

Regla 1.11.10, 11.10, 1.11.12 RMF 08-09

* De acuerdo al Art. 32, frac.1 y 173 frac. 1 de la Ley del Impuesto sobre la renta el IDE a cargo del contribuyente, no será deducible.

* El IDE se recaudara el último día del mes de que se trate, a menos de que se trate de depósitos en efectivo a plazo en cuyo caso se recaudara cuando se realicen los depósitos. Las instituciones de crédito podrán recaudar el IDE hasta el día hábil siguiente a la fecha de corte de la cuenta en la que se hayan efectuado depósitos o a falta de fondos en cualquiera que tenga abiertas el contribuyente en la institución.

Art. 4 frac. 1 de LIDE

* Al gravar la LIDE los depósitos en efectivo que realicen los contribuyente en las cuentas que tiene abiertas con las instituciones del sistema financiero, es evidente que la recaudación del IDE, se realiza considerando también los impuestos trasladados (IVA, IEPS)

Art. 1 y 2 de LIDE

* Las personas físicas y morales que efectúan depósitos en efectivo con motivo de tarjetas de crédito o cualquier crédito otorgado por la institución de crédito, no causa el IDE, por esos depósitos hasta por el monto adeudado.

Art.2 frac.V1 de LIDE.

*El contribuyente no presentara declaración alguna en relación al IDE, son las instituciones del sistema financiero, responsables solidarios de este nuevo impuesto, y quienes tienen las obligaciones siguientes:

- 1) Recaudar el IDE
- 2) Enterar el IDE
- 3) Informe mensual
- 4) Recaudar el IDE por falta de fondos
- 5) Informe de depósitos en cuentas concentradoras
- 6) Identificación del beneficiario final
- 7) Expedir constancias
- 8) Llevar registro de los depósitos en efectivo que reciban
- 9) Informe anual

Art.4 de LIDE

*Cuando a solicitud de alguna autoridad judicial o administrativa se ordene el aseguramiento o embargo de los fondos disponibles en las cuentas del contribuyente, la recaudación del IDE se efectuara cuando esta medida se deje sin efectos

Regla 1.11.26 de la RMF 08-09

* Si de la información proporcionada por la institución financiera al SAT se comprueba que existe un saldo por pagar de IDE por el contribuyente, la autoridad determinara el crédito fiscal correspondiente, lo notificara al contribuyente y le otorgara un plazo de diez días hábiles para que manifieste lo que a su derecho le convenga, una vez que transcurra el plazo señalado, la autoridad requerirá el pago adicionado con actualización y recargos, desde que la cantidad no pudo ser recaudada hasta que sea pagada.

Recuperación Mensual del IDE

1). Efectivamente Pagado:

a). Acreditamiento

Se podrá acreditar contra el pago provisional de ISR del mes, si se tuviera remanente, este se podrá acreditar contra el ISR retenido a terceros del mismo mes.

b). Compensación

Si se volviese a tener remanente, este se podrá compensar contra las contribuciones federales a cargo del mes o posteriores (IVA, IETU, IEPS, TENENCIA DE AERONAVES, RETENCIONES DE IEPS)

C. Devolución

Si después del acreditamiento y la compensación, tuviésemos remanente, este se podrá solicitar en devolución, siempre que se dictamen los estados financieros conforme al artículo 32-A del Código Fiscal de la Federación.

La aplicación del IDE, es, por disposición en la propia ley, en ese orden, no se puede solicitar devolución sin antes aplicar el procedimiento de acreditamiento y compensación.

2). Estimado

Los contribuyentes podrán acreditar contra el pago provisional de ISR del mes de que se trate, el IDE que estimen les retendrá las instituciones del sistema financiero en el mes inmediato posterior.

Los contribuyentes que tomen esta opción y que no podrán variarla respecto del ejercicio en que optaron realizaran lo siguiente.

a). Una vez que se conozca el IDE pagado (en términos generales el día 1º, del mes siguiente) se comparara con el IDE acreditado en el mismo mes.

Si de esa comparación resulta que el IDE acreditado fue mayor que el retenido, entonces se enterara la diferencia junto con el pago provisional de ISR del mes siguiente. Si el IDE acreditado fue mayor en un 5% que el IDE retenido, entonces se enterara la diferencia más recargos y actualización junto con el pago provisional de ISR del mes siguiente. Si el IDE acreditado fue menor que el IDE pagado, entonces la diferencia podrá acreditarse, compensarse o solicitar devolución.

Art, 9 de LIDE.

Las personas físicas del régimen intermedio y los pequeños contribuyentes (REPECOS) no podrán efectuar la compensación de IDE por el ISR o las cuotas integradas de IVA-ISR-IETU- que pagan a las entidades federativas.

Art.7 y 8 de LIDE, RMF 1.11.24, 1.11.23.

Recuperación Anual del IDE

a). Acreditamiento

Se podrá acreditar contra el ISR a cargo en dicho ejercicio. Si se tuviese remanente, este se podrá acreditar contra el ISR retenido a terceros.

Nota: Cuando el IDE sea mayor al ISR del ejercicio, la diferencia no se podrá acreditar contra el ISR del ejercicio siguiente, solamente dicha diferencia se podrá acreditar contra el ISR retenido a terceros.

b). Compensación

Si se volviese a tener remanente, este se podrá compensar contra las contribuciones federales a cargo del mes o posteriores (IVA, IETU, IEPS, TENENCIA DE AERONAVES, RETENCIONES DE IEPS)

C. Devolución

Si después del acreditamiento y la compensación, tuviésemos remanente, este se podrá solicitar en devolución.

Cabe señalar que cuando no se acredite el IDE efectivamente pagado en un ejercicio pudiendo haberlo acreditado, se perderá el derecho hasta por la cantidad por la que no lo efectúo.

Art.7 de LIDE

Plan Estratégico para Disminuir los Efectos del IDE

Aunque una de las características del IDE es el ser un impuesto complementario no dejara de ser una carga adicional para los contribuyentes, ya sea porque tendrán que absorberlo, pues es evidente que existen diversos contribuyentes que no podrán acreditarlo ni compensarlo, o porque el contribuyente trabaja con un bajo margen de utilidad y sus operaciones son preponderantemente en efectivo en donde el IDE bajara aun mas dicho margen. O bien, porque siendo un impuesto que se paga con anterioridad a la fecha en que se deben pagar las contribuciones, que es cuando se acredita o compensa, es obvio que generara un severo problema de liquidez por aproximadamente dos semanas y media.

Ante tal escenario, es válido plantearnos un plan estratégico para administrar financiera y fiscalmente este nuevo tributo, evidentemente sustentado en la propia ley y teniendo presente que, jurídicamente, lo que no está prohibido está permitido.

En el tema del IDE, invocamos el Artículo 2 de la LIDE que reza "No estarán obligadas al pago del impuesto a los depósitos en efectivo:"

La Fracción V1 del citado ordenamiento dice: " Las personas físicas y morales, por los depósitos en efectivo que realicen en cuentas propias abiertas con motivo de los créditos que les hayan sido otorgados por las instituciones del sistema financiero, hasta por el monto adeudado a dichas instituciones"

Por su parte la resolución miscelánea fiscal de 2008, en la regla 1.11.7 establece: "Para los efectos del artículo 2, fracción V1 de la Ley del IDE, se entenderá por depósitos en efectivo en cuentas propias abiertas con motivo de los créditos que hayan sido otorgados por las instituciones del sistema financiero, aquellos que se destinen para el pago de dichos créditos".

Por lo que, evidentemente, no es objeto de la LIDE aperturar líneas de crédito ante las instituciones bancarias y la correspondiente cuenta de cheques mediante la cual se liquidaran los créditos contratados, depositar a dicha cuenta de cheques las ventas en efectivo hasta por el monto de los créditos contratados.

No dudamos que los contribuyentes que se encuentren afectados por el IDE, podrán contar con esta posibilidad para administrar el pago de este impuesto, Sin embargo, es importante analizar de cada caso en particular.

Tax Servicios Empresariales S.C. ha preparado este boletín que contiene comentarios de carácter general sobre la aplicación de las normas fiscales. No garantizamos que la información contenida en este escrito este vigente al momento que la reciba o la consulte o que continuara siendo válida en el futuro. Tax Servicios Empresariales, SC no asume ningún tipo de responsabilidad por inexactitudes o errores que este boletín pudiera tener. Recomendamos no tomar decisiones en casos concretos, basadas en esta información y asesorarse de manera profesional previamente.

Este impuesto grava a los depósitos en efectivo, sea uno o la sumatoria de varios, cuyo monto supere \$15,000 pesos en el mes (vigencia a partir del 1 de enero de 2010, anteriormente eran montos superiores a los \$25.000).

Actualmente, la tasa a aplicar es del 3% sobre el excedente del mencionado monto durante el mes transcurrido.

La base imponible se determina a través de la suma del acumulado de todos los depósitos en efectivo recibidos por el contribuyente en cuestión, en todas las cuentas en donde éste sea titular, de una misma institución bancaria.

A continuación de realizada la sumatoria, debemos ver si el monto excede los \$15,000. Para los casos que sí lo hagan, se le aplicará las tasas impositivas del impuesto sobre los depósitos en efectivo. En cuanto al tema de tarjetas de crédito se recaudará sólo cuando exista saldo a favor generado por depósitos en efectivo.

Cálculo del IDE

EL IDE es igual al 3% del excedente del monto exento de pago del impuesto.

Ejemplo práctico:

- Suma de depósitos mensuales: \$30.000
- Monto Exento: \$15.000
- Excedente: \$15.000
- Tasa: 3%
- IDE a pagar: $\text{Excedente} \times \text{Tasa} / \$15.000 \times 3\% = \$450$.

Como podemos observar los impuestos a que son sujetos la actividad del transporte a simple vista representan un problema para su crecimiento en su competitividad, pero para responder de manera científica solo podrá realizarse a través del método, por lo que es necesario aplicar una metodología que nos ayude a encontrar las respuestas de la serie de interrogantes, objetivos e hipótesis, planteados en este trabajo de investigación denominado; *La Política Fiscal y los Efectos en el Transporte de Carga, un Caso de Estudio a los Asociados de las Organizaciones del Transporte Público de Carga (TPC) de Culiacán*.

A continuación se detalla un tercer apartado donde se aborda el estudio de caso, compuesto de tres capítulos, el primero de ellos el aspecto metodológico en el segundo los resultados y en el tercero las conclusiones.

APARTADO III ESTUDIO DE CASO

CAPITULO VI

METODOLOGÍA

No cabe la menor duda que solo con la aplicación del método científico, en el desarrollo de un trabajo de investigación, es como se pueden lograr resultados a satisfacción y por lo mismo de más aceptación, a pesar de que a veces contradigan lo que en un momento se creía iba a encontrarse, bajo los supuestos formulados en la investigación.

Eso solo significa que se desapruebe el supuesto de investigación, además que por ese hecho la investigación no concluyo en buenos términos, esto al hacer referencia a múltiples investigaciones que se han efectuado, con metas bien definidas, estrategias acordes, con un proceso metodológico bien estructurado, enfocando hacia un fenómeno en particular y cuyos resultados los encaminan en otra dirección. Algunas de las veces totalmente contradictorios, lo que quiere decir que los supuestos no eran ciertos, pero que a pesar de ello son susceptibles de construir nuevas alternativas, para solucionar un problema diferente.

Al respecto Sánchez, en Araujo (2007, p. 192) consideran que investigar no es cuestión de definiciones, sino de saberes prácticos y operativos; más que problemas de conceptos, es asunto de estrategias de quehaceres; confrontados, destrezas y habilidades, pues de no tomar en consideración estos elementos estaríamos contradiciendo el método científico. Porque Para hacer investigación no hay un método único. Dice Serrano (2003, p. 175), que cada metodología tiene sus problemas lógicos y gnoseológicos-epistemológicos, para algunos, muy específicos. El inductivismo y el deductivismo moderno no escapan a ellos y por lo tanto deben, por ejemplo, establecer con certeza la verdad de las proposiciones fácticas que desde los puntos de vista de los enfoques cualitativo, cuantitativo o mixto que nos proporcionan los diseños que hemos de abordar para la indagación de un fenómeno determinado. Siendo básicas, al mismo tiempo que la validez de las inferencias que se tengan que dar para enriquecer el estudio.

Por ello el método, hay que entenderlo más bien como la sistematización de todas las operaciones que intervienen en la producción científica. De esta manera el investigador, al formular su problema, planifica y conduce racionalmente sus decisiones teóricas, prácticas operativas e instrumentales, con la intención de encontrar respuestas a sus preguntas. Además, el investigar se forma haciendo, es decir, repitiendo una y otra vez cada una de las complejas y delicadas labores de la generación de conocimientos.

Lo anterior dependerá de un apropiado diseño de investigación, este a su vez dependerá de los diferentes enfoques existentes (cualitativo, cuantitativo o mixto), que se adopte para resolver la problemática. El cual lo hemos de abordar con el propósito de clarificar en qué consiste, además de las formas que nos proporciona para guiar las actividades programadas, surgidas de las estrategias que se implementen de un

determinado estudio, a través de una serie de actividades articuladas que conduzcan a resolver un enigma que repercute en la vida de una organización pública o privada.

El enfoque que se aborda en esta investigación es mixto pero más inclinado hacia lo cualitativo, por lo que se le denominara, cuali – cuanti. En los estudios que mezclan ambos enfoques de la investigación (enfoques bimodales: de dos etapas, enfoque principal y mixto) también es necesario elegir uno o más diseños antes de recolectar datos. Asimismo, algunas veces el investigador elige o desarrolla un diseño de investigación y, en otras, dos o más diseños. Ello depende de los objetivos de estudio y de las preguntas de investigación. Para el caso se desarrollara a través de un estudio de caso pues según Yin, Barba, Fernandez y Rodriguez Peñuelas, esta manera de realizar investigación es la más adecuada cuando se quieren conocer las realidades en sus escenarios naturales, lo que además permite articular los datos que ella origine, para que de esa forma se puedan hacer medible y poder aplicar técnicas estadísticas, con el objeto de encontrar las relaciones entre la información de una realidad en concreto y otra subjetiva, producto de las opiniones de los actores involucrados.

En síntesis, en este apartado se presentan aquellos elementos que componen la reflexión metodológica, utilizados como sustento teórico y guía para su realización. Tomando en cuenta en todo su desarrollo la pregunta central, interrogantes, objetivos y supuestos, plasmados en la primera parte de este documento, que orientaron el quehacer de esta investigación. Mismo que se presentan de la siguiente manera: Decisiones Metodológicas, Descripción de los aspectos metodológicos relevantes para el desarrollo de esta investigación, Diseños Metodológicos, el Estudio de Caso, Asimismo, se describen brevemente las fuentes de recolección de datos, la forma en cómo serán analizados, y por último la manera de presentación de los resultados. Posterior a ello este análisis teórico metodológico, se opera para la investigación de manera particular la Organización Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A.C.

Cabe destacar, que este trabajo de investigación es solamente un esfuerzo, desde la óptica propia del investigador, con el consecuente basamento teórico metodológico, aporte de una rica fuente de información: bibliográfica, de campo y de la experiencia de los maestros de: seminario de metodología II impartido por el Dr. Marco Antonio Rodríguez Peñuelas y las cátedras de formulación de proyectos de investigación I y II impartido por el Dr. Sergio Alvarado Altamirano de, además de los sabios consejos y sugerencias de la doctora Arcelia Araujo Aldrete y de las orientaciones del director de tesis Dr. Gonzalo Armienta Hernández. Por otra parte, se es consciente que este trabajo no puede ser considerado acabado ni perfecto porque el método científico para realizar investigación es un proceso dinámico de búsqueda constante de conocimiento, variable a cada instante; y como resultado se convertirá en un modesto aporte que puede servir como orientador para próximas líneas de investigación sobre este tema y otros.

6.1. Enfoques y Diseños Cualitativo y Cuantitativo

Una vez que decidimos el enfoque que habrá de adoptarse para la investigación (cuantitativa, cualitativa o mixta) y definido o al menos precisado el alcance inicial del

estudio, el investigador debe concebir la manera práctica y concreta de responder a las preguntas de investigación, y cubrir sus objetivos o intereses. Esto implica seleccionar o desarrollar uno o más diseños de investigación y cubrir sus objetivos o intereses y aplicarlos al contexto particular de su estudio. El término “diseña” se refiere al plan o estrategia concebida para obtener la información que se desea. El diseño señala al investigador lo que se debe hacer para alcanzar sus objetivos y para contestar las interrogantes de conocimiento que se ha planteado.

En el caso del enfoque cualitativo, se puede o no preconcebir un diseño de investigación, aunque es recomendable hacerlo. Desde luego, dentro de esta visión de la investigación, la implementación de uno o más diseños se vuelve más flexible.

Es importante señalar que “estudio cualitativo” no es igual a desorden, caos ni carencia de un plan para responder las inquietudes del investigador. En las investigaciones cualitativas se traza un plan de acción en el campo para recolectar información, y se concibe una estrategia de acercamientos al fenómeno, evento, comunidad o situación a estudiar.

En ocasiones, el investigador cualitativo elige o desarrolla uno o más diseños para implantar previamente a la recolección de los datos. Otras veces, realiza una primera inmersión en el campo y, después, analiza qué diseño de investigación le conviene para recolectar la información requerida.

Quien se inicia dentro de la investigación comenzar con estudios que se basen en un solo diseño es lo más conveniente, para posteriormente desarrollar estudios que implanten más de un diseño, si es que la situación de investigación así lo requiere. Utilizar más de un diseño eleva considerablemente los costos de la investigación, pero lo vuelve más interesante puesto que hay más oportunidad de realizar comparativos de la diversidad de los diseños.

No es lo mismo seleccionar un tipo de diseño que otro: cada uno tiene sus características propias. A manera de ejemplo: los caminos que existen para trasladarse a un determinado lugar son múltiples y diversos, así como las maneras de resolver una determinada problemática en una investigación, si queremos llegar al aeropuerto podemos trazar una serie de rutas y todas nos han de conducir al mismo lugar, la diferencia consistirá en que unas serán más complicadas e implicaran mayor tiempo y mayor costo. Pero eso es el precio que el investigador aprenderá a resolver en la medida del andar en el recorrido del campo de la ciencia.

El surgimiento del diseño de investigación también depende del enfoque elegido y del planeamiento del problema. En los estudios cuantitativos, por lo general se concibe o selecciona el diseño de investigación una vez que se ha afinado el problema de investigación desarrollado la perspectiva, teórica, establecido el alcance inicial del estudio y de formulado la(s) hipótesis (si se requería)

En el caso de los estudios cualitativos, la situación resulta más compleja. A veces el diseño se concibe ya que se planteó el problema de estudios y se definió el alcance

inicial de la investigación: otra ocasión, el diseño surge a raíz de la inmersión inicial en el campo o de una primera recolección de los datos. Rodríguez peñuelas (2010)

Dentro del enfoque cuantitativo, la calidad de una investigación se encuentra relacionada con el grado en que apliquemos el diseño tal y como fue preconcebido (como en el caso de los experimentos), mientras que en el enfoque cualitativo la aplicación del diseño suele ser mas “cíclica” y variable, en busca de adaptar el diseño a los cambios de la situación de investigación o del evento, la comunidad, el grupo o el contexto. Shimhara (1990), señala que, por su naturaleza, la investigación cualitativa debe ajustar su diseño conforme evoluciona el estudio. Al respecto si no se investigara de esa manera estaríamos negando lo constante de los cambios que de forma paulatina, se sucinta en nuestro entorno y estaríamos negando las transformaciones implícitas que tienen todas las cosas existentes en nuestra realidad.

Dentro de las modalidades que mezclan los enfoques cuantitativo y cualitativo por lo general se utilizan dos o más diseños, pues abordar de esa forma un trabajo de investigación, hace necesario trabajar con actividades que por un lado se obtenga información subjetiva, donde el investigador se encargara de proporcionarle la objetividad que se requiera, para el convencimiento de que es una información aplicable, pues solo buscara comprobar los supuestos que desde un inicio se formulara, y por otro lado se requerirá que desde un inicio lo formulado a través de la hipótesis se corrobore con datos estadísticos que se han de obtener al comprobarlos en la experimentación para el caso cuantitativo o la no experimental en el caso cualitativo.

En la literatura sobre la investigación es posible encontrar diferentes clasificaciones de los tipos de diseño: experimental y no experimental. A su vez la primera puede dividirse de acuerdo con las clásicas categorías de Campbell y Stanley (1966) en: pre experimentos, experimentos “puros” (verdaderos) y cuasi experimentos. La investigación no experimental se divide en diseños transeccionales o transversales y diseños longitudinales. Dentro de cada clasificación se comentará más adelante las diferentes formas que existen.

En términos generales, Hernández, Fernández y Baptista (2010), no consideran que un tipo de diseño sea mejor que otro (experimental versus no experimental) como menciona Kerlinger (2002): ambos son relevantes y necesarios ya que tienen un valor propio. Cada uno posee sus características, y la elección sobre qué clase de investigación y diseño específico hemos de seleccionar depende del enfoque de investigación que nos cobije (cuantitativo, cualitativo o mixto), los objetivos que nos hayamos trazado, las preguntas planteadas, el alcance del estudio o realizar (exploratorio descriptivo, correlación o explicativo) y las hipótesis formuladas (si se establecieron)

Los diseños experimentales son propios de la investigación cuantitativa. Pues resultan casi impensables para el enfoque cualitativo (al menos en el principio del estudio o antes de la inmersión inicial en el campo o contexto de investigación). Los diseños no experimentales se aplican en ambos enfoques. Asimismo, tanto los dos diseños experimentales como los no experimentales se aplican en las modalidades “de dos

etapas” o “mixta”, así como la modalidad de enfoque principal, cuando este cuantitativo. En caso de que el enfoque principal sea cualitativo el diseño experimental difícilmente tiene cabida. Pero nada es absoluto.

Las principales tradiciones cualitativas resumidas por Creswell (1998); biografía, fenomenología, teoría de contraste, etnografía y estudios de caso, pueden adoptar uno o más diseños no experimentales.

Baptista en Fernández (2010), sugiere que en los estudios cualitativos es posible que el diseño, la recolección final de los datos y su análisis se conciban de manera simultánea.

En el caso del enfoque cuantitativo, el investigador utiliza su diseño para analizar la certeza de la hipótesis formulada en un contexto en particular, o para aportar evidencia respecto de los lineamientos de la investigación (si es que no tienen hipótesis).

En el caso del enfoque cualitativo, se puede o no preconcebir un diseño de investigación, aunque es recomendable hacerlo. Desde luego, dentro de esta visión de la investigación, la implementación de uno o más diseños se vuelve más flexible.

En ocasiones, el investigador cualitativo elige o desarrolla uno o más diseños para implantar previamente a la recolección de los datos. Otras veces, realiza una primera inmersión en el campo y, después, analiza qué diseño de investigación le conviene para recolectar la información requerida.

Se sugiere a quien se inicia dentro de la investigación comenzar con estudios que se basen en un solo diseño, para posteriormente desarrollar estudios que implanten más de un diseño, si es que la situación de investigación así lo requiere. Utilizar más de un diseño eleva considerablemente los costos de la investigación, pero lo vuelve más interesante puesto que hay más oportunidad de realizar comparativos de la diversidad de los diseños.

Si el diseño está concebido, el producto final de un estudio (sus resultados) tendrá mayores posibilidades de éxito para generar conocimiento. No es lo mismo seleccionar un tipo de diseño que otro: cada uno tiene sus características propias. A manera de ejemplo: los caminos que existen para trasladarse a un determinado lugar son múltiples y diversos, así como las maneras de resolver una determinada problemática en una investigación, si queremos llegar al aeropuerto podemos trazar una serie de rutas y todas nos han de conducir al mismo lugar, la diferencia consistirá en que unas serán más complicadas e implicaran mayor tiempo y mayor costo. Pero eso es el precio que el investigador aprenderá a resolver en la medida del andar en el recorrido del campo de la ciencia.

El surgimiento del diseño de investigación también depende del enfoque elegido y del planeamiento del problema. En los estudios cuantitativos, por lo general se concibe o selecciona el diseño de investigación una vez que se ha afinado el problema de

investigación desarrollado la perspectiva teórica, establecido el alcance inicial del estudio y de formulado la(s) hipótesis (si se requería)

En el caso de los estudios cualitativos, la situación resulta más compleja. A veces el diseño se concibe ya que se planteó el problema de estudios y se definió el alcance inicial de la investigación: otra ocasión, el diseño surge a raíz de la inmersión inicial en el campo o de una primera recolección de los datos.

Dentro del enfoque cuantitativo, la calidad de una investigación se encuentra relacionada con el grado en que apliquemos el diseño tal y como fue preconcebido (como en el caso de los experimentos), mientras que en el enfoque cualitativo la aplicación del diseño suele ser más “cíclica” y variable, en busca de adaptar el diseño a los cambios de la situación de investigación o del evento, la comunidad, el grupo o el contexto. Shimhara (1990), señala que, por su naturaleza, la investigación cualitativa debe ajustar su diseño conforme evoluciona el estudio. Al respecto si no se investigara de esa manera estaríamos negando lo constante de los cambios que de forma paulatina, se sucinta en nuestro entorno y estaríamos negando las transformaciones implícitas que tienen todas las cosas existentes en nuestra realidad.

De las modalidades que mezclan los enfoques cuantitativo y cualitativo por lo general se utilizan dos o más diseños, pues abordar de esa forma un trabajo de investigación, hace necesario trabajar con actividades que por un lado se obtenga información subjetiva, donde el investigador se encargara de proporcionarle la objetividad que se requiera, para el convencimiento de que es una información aplicable, pues solo buscara comprobar los supuestos que desde un inicio se formulara, y por otro lado se requerirá que desde un inicio lo formulado a través de la hipótesis, se corrobore con datos estadísticos que se han de obtener al comprobarlos en la experimentación, para el caso cuantitativo o la no experimental en el caso cualitativo.

En la literatura sobre la investigación es posible encontrar diferentes clasificaciones de los tipos de diseño: experimental y no experimental. A su vez la primera puede dividirse de acuerdo con las clásicas categorías de Campbell y Stanley (1966) en: pre experimentos, experimentos “puros” (verdaderos) y cuasi experimentos. La investigación no experimental se divide en diseños transeccionales o transversales y diseños longitudinales. Dentro de cada clasificación se comentará más adelante las diferentes formas que existen.

En términos generales, Hernández, et al (2010), no consideran que un tipo de diseño sea mejor que otro (experimental versus no experimental) como menciona Kerlinger (2002): ambos son relevantes y necesarios ya que tienen un valor propio. Cada uno posee sus características, y la elección sobre qué clase de investigación y diseño específico hemos de seleccionar depende del enfoque de investigación que nos cobije (cuantitativo, cualitativo o mixto), los objetivos que nos hayamos trazado, las preguntas planteadas, el alcance del estudio o realizar (exploratorio descriptivo, correlación o explicativo) y las hipótesis formuladas (si se establecieron)

Los diseños experimentales son propios de la investigación cuantitativa. Pues resultan casi impensables para el enfoque cualitativo (al menos en el principio del estudio o antes de la inmersión inicial en el campo o contexto de investigación). Los diseños no experimentales se aplican en ambos enfoques. Asimismo, tanto los dos diseños experimentales como los no experimentales se aplican en las modalidades “de dos etapas” o “mixta”, así como la modalidad de enfoque principal, cuando este es cuantitativo. En caso de que el enfoque principal sea cualitativo el diseño experimental difícilmente tiene cabida. Pero nada es absoluto.

Las principales tradiciones cualitativas resumidas por Creswell (1998); biografía, fenomenología, teoría de contraste, etnografía y estudios de caso, pueden adoptar uno o más diseños no experimentales.

Hernández, et al (2010), sugiere que en los estudios cualitativos es posible que el diseño, la recolección final de los datos y su análisis se conciben de manera simultánea.

A continuación se elabora una tabla que contiene elementos que indican los instrumentos de investigación de los enfoques cualitativo y cuantitativo. Cabe destacar que el contar con datos sistematizados a través de un formato estandarizado cualesquiera que sea, tablas, cuadros, graficas, entre otros y si además, lo relacionamos en el índice del documento escrito, permite de una forma clara y rápida consultar la información requerida.

Cuadro N° 2
Instrumentos metodológicos de investigación cualitativa y cuantitativa.

Instrumentos metodológicos en la investigación cuantitativa y cualitativa.		
Instrumento Metodológico	Investigación Cualitativa	Método Investigación Cuantitativa
Observación	Trabajo preliminar, ejemplo antes de la formulación del cuestionario.	Fundamental para entender otra cultura.
Análisis textual	Contenido del análisis, ejemplo: recuento de las categorías en términos de los investigadores.	Entender las categorías de los actores.
Entrevistas	Investigación de reconocimiento: preguntas cerradas principalmente para una muestra al azar.	Preguntas abiertas para pequeñas muestras.
Trascripción	Utilizadas con poca frecuencia para checar la certeza de relación de entrevistas.	Utilizadas para entender cómo organizan los actores su discurso.

Fuente: elaborada a partir de Rodríguez Peñuelas (2010) y Silverman (1995)

Se puede observar que no existe coincidencia en su estructura en sus maneras de aplicación en uno u otro enfoque.

6.2. Diseños no Experimentales y Experimentales

Los diseños no experimentales Podrían definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de investigación donde no se varían en forma intencional las variables independientes. Lo que se hace en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. Como señala Kerlinger (2002, p. 420), en la investigación no experimental no es posible manipular las variables o asignar aleatoriamente a los participantes o tratamiento.” De hecho, no hay condiciones o estímulos a los cuales se expongan los sujetos del estudio. Los sujetos se observan en su ambiente natural. Es considerado un parteaguas de un gran número de estudios cualitativos, cuantitativos y mixtos, incluyendo las biografías y los estudios de caso.

En este tipo de diseño de investigación las variables independientes ya han ocurrido; el investigador no tiene control directo sobre dichas variables, ni puede influir sobre ellas, porque ya sucedieron, al igual que sus efectos. Cabe aclarar que algunos autores utilizan el término categorías de análisis para este tipo de diseños. Este tipo de diseños de investigación es sistemático y empírico las inferencias sobre las relaciones entre variables se realizan sin intervención o influencia directa, y dichas relaciones se observan tal y como se han dado en su contexto natural.

En cambio, en un estudio experimental no se construye ninguna situación sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente por el investigador, asimismo construye deliberadamente una situación a la que están expuestos varios individuos. Esta situación consiste en recibir un tratamiento, una condición o un estímulo bajo determinadas circunstancias, para después evaluar los efectos de la exposición o aplicación de dicho tratamiento o tal condición. Por decirlo de alguna manera, en un experimento se “construye” una realidad.

Pero claro está que no sería ético un experimento que obligara a personas a realizar acciones que puedan atentar en su integridad.

En resumen, en un estudio no experimental los sujetos ya pertenecían a un grupo o nivel determinado de la variable o categoría independiente por autoselección. Mientras que en un estudio experimental, la selección la determina el investigador, para que a partir de ella, realizar las inferencias que requiera para la obtención de los datos que necesita para probar la hipótesis. La investigación experimental tiene alcances iniciales y finales descriptivos, correlaciones y explicativos.

La investigación no experimental es investigación sistemática y empírica en la que las variables independientes no se manipulan porque ya han sucedido. Las inferencias sobre las relaciones entre variables se realizan sin intervención o influencia directa, y dichas relaciones se observan tal y como se han dado en su contexto natural.

Para discernir las diferencias esenciales de los tipos de investigación podemos decir que distintos autores como: Yin, Rodríguez Peñuelas, Del Castillo, Hernández, entre otros han adoptado diversos criterios para clasificar la investigación no experimental.

Sin embargo, consideran la siguiente manera de clasificar dicha investigación: Por su dimensión temporal o el número de momentos o puntos en el tiempo, en lo cual se recolectan datos.

En algunas ocasiones la investigación se centra en: a) analizar cuál es el nivel de estado o la presencia de una o diversas variables en un momento dado; b) evaluar una situación, comunidad, evento, fenómeno o contexto en un punto del tiempo, y c) determinar o ubicar cuál es la relación entre un conjunto de variables en un momento. En estos casos el diseño apropiado (bajo un enfoque no experimental) es el transversal o transeccional.

Otras veces, en cambio, la investigación se centra en: a) estudiar cómo evolucionan una o más variables o las relaciones entre ellas y b) analizar los cambios a través del tiempo de un evento, una comunidad, un fenómeno, una situación o un contexto. En situaciones como ésta el diseño apropiado (bajo un enfoque no experimental) es el longitudinal.

Dicho de otro modo, los diseños no experimentales se pueden clasificar en transeccionales y longitudinales.

A su vez para el tipo de diseño transversal en el enfoque cuantitativo, la medición de la recolección de datos puede abarcar varios grupos o subgrupos de personas, objetos o indicadores, así como diferentes comunidades, situaciones o eventos. Por ejemplo medir los niveles de aprovechamiento de grupos de primero, segundo y tercer años de instrucción básica o primaria. O tal vez medir la relación entre la autoestima y el temor de logro en atletas de deportes acuáticas, de raqueta y de pista. O bien categorizar los sentimientos expresados después del fallecimiento del conyugue y relacionados con el sentido de vida. Pero siempre, la recolección de datos ocurre en un momento único. A su vez, este tipo de diseños se dividen en tres: exploratorios, descriptivos y correlacionales /causales.

Diseños transeccionales exploratorios. El propósito de estos diseños es comenzar a conocer una comunidad, un contexto, un evento, una situación, una variable o un conjunto de variables. Se trata de una exploración inicial en un momento específico. Por lo general, se aplican a problemas de investigación nuevos, o poco conocidos, y constituyen el preámbulo de otros diseños (no experimentales y experimentales). Son muy utilizados dentro del enfoque cualitativo para lo que hemos denominado “inmersión inicial en el campo.

Con respecto a los diseños descriptivos, estos tienen como objetivo indagar la incidencia y los valores en que se manifiestan una o más variables (dentro del enfoque cuantitativo) o ubican, categorizar y proporcionar una visión de una comunidad, un evento, un contexto un fenómeno o una situación describirla, como su nombre lo indica, a través del enfoque cualitativo. El procedimiento consiste en medir o ubicar a un grupo de personas, objetos, situaciones, contextos, fenómenos, en una variable o concepto (generalmente más de una variable o concepto) y proporcionar su descripción.

Son, por lo tanto, estudios puramente descriptivos y cuando establecen hipótesis, éstas son también descriptivas.

En ciertas ocasiones, el investigador pretende realizar descripciones comparativas entre grupos o subgrupos de personas, objetos o indicadores (esto es, en más de un grupo).

En este tipo de diseños queda claro que ni siquiera cabe la noción de manipulación, puesto que cada variable o concepto se trata individualmente no se vinculan variables. En los estudios bajo la perspectiva cualitativa algunas veces se describen las variables o los conceptos, en términos de inventarios o categoría y su presencia. Aunque en la investigación cuantitativa las variables también se componen de categorías.

Cada vez con mayor regularidad se manifiesta una tendencia a describir cuantitativamente y cualitativamente una o más variables, grupos, objetos comunidades, eventos, fenómenos o situaciones (enfoque mixto). Por ejemplo: el clima laboral en una fábrica (motivación, satisfacción en el trabajo, comunicación, cooperación integración etc.) se describe mejor y más ampliamente si utilizamos mediciones cuantitativas y datos cualitativos. Lo mismo ocurre con las propiedades de un material de construcción, el estado de salud de un paciente, la solidaridad de una comunidad, el atractivo físico y la percepción sobre la carga tributaria entre otros.

En lo que se refiere a los diseños correlacionales/causales. Estos diseños describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado. Se trata también de descripciones, pero no de categorías, conceptos, objetos ni variables individuales, sino de sus relaciones, sean éstas puramente correlacionales o relaciones causales. En estos diseños lo que se mide analiza (enfoque cuantitativo) o evalúa – analiza (enfoque cualitativo) es la asociación entre categorías, conceptos, objetos o variable en un tiempo determinado. A veces únicamente en términos correlacionales, otras en términos de relación causa-efecto (razones por las que se manifiesta una categoría, una variable, un suceso o un concepto) (causales). Pero siempre en un momento específico.

Por lo tanto, los diseños correlacionales pueden limitarse a establecer relaciones, entre variables sin precisar sentido de casualidad ni pretender analizar relaciones de causalidad. Cuando se limitan a relaciones no causales, se fundamentan en ideas o hipótesis correlacionales; y cuando buscan evaluar relaciones causales, se buscan en ideas o hipótesis causales.

De lo anterior se desprende lo que se ha comentado anteriormente que en ciertas ocasiones sólo se pretende correlacionar categorías, variables, objetos o conceptos; pero en otras, se busca establecer relaciones causales o de profundidad (búsqueda de explicaciones o motivos, en la tradición cualitativa). Debemos recordar que la causalidad implica correlación, pero no toda correlación significa casualidad. Primero establecemos correlación y luego causalidad.

Estos diseños pueden ser sumamente complejos y abarcar diversas categorías, conceptos, variables o contextos. Cuando establecen relaciones casuales son explicativos. Su diferencia con los experimentos es la base de la distinción entre experimentación y no experimentación. En los diseños transeccionales correlacionales/causales. Las causas y los efectos ya ocurrieron en la realidad (estaban dados y manifestados) o están ocurriendo durante el desarrollo del estudio, y el investigador las (os) observa y reporta. En cambio, en los diseños experimentales y cuasiexperimentales, el investigador provoca intencionalmente al menos una causa y analiza sus efectos o consecuencias.

Un diseño correlacionar/causal puede limitarse a dos categorías, conceptos, situaciones, objetos variables, o incluso abarcar modelos con estructuras muy complejas.

Comentario aclaratorio. Tanto en los diseños transeccionales descriptivos como a la correlacionales causales vamos a observar categorías, conceptos o variable, o bien sus relaciones entre éstas, en su ambiente natural y en un momento específico en el tiempo.

En la investigación cualitativa en ocasiones también se pretende descubrir correlaciones o vínculos causales, aunque no a través de coeficientes cualitativos y con respecto al cuantitativo por lo general se pretende lograr a un plano correlacional y explicativo.

En ocasiones el interés del investigador es analizar cambios a través del tiempo en determinadas categorías, conceptos, sucesos, eventos, variables, contextos o comunidades; o bien, en las relaciones entre éstas. Aún más a veces ambos tipos de cambios. Entonces disponemos de los diseños longitudinales, los cuales recolectan datos a través del tiempo en puntos o periodos, para hacer inferencias respecto al cambio, sus determinantes y consecuencias. Tales puntos o periodos por lo común se especifican de antemano en el enfoque cuantitativo, y se van determinando conforme avanza el estudio en el enfoque cualitativo (en las modalidades mixtas pueden ocurrir ambos escenarios).

Los diseños longitudinales suelen dividirse en tres tipos diseños de tendencia (trend), diseños de análisis evolutivo de grupos (cohort) y diseños panel.

En lo que respecta a los diseños de tendencia son aquellos que analizan cambios a través del tiempo (en categorías, conceptos, variables, entre otros, o sus relaciones), dentro de alguna población en general. Su característica distintiva es que la atención se centra en una población. Por ejemplo, una investigación por analizar cambios en la actitud hacia el liderazgo ejercido en las organizaciones por sus miembros. Dicha actitud se mide (enfoque cualitativo) o se recolectan datos (enfoque cuantitativo) en varios puntos en el tiempo. (Digamos, anualmente o en periodo no preestablecidos durante 10 años) y se examina su evolución a lo largo de este periodo. Se puede observa o medir a toda la organización, o bien tomar una muestra (ya sea estadísticamente representativa o sin importar que lo sea) claro esta de la primera

manera es más eficiente en cuanto discrecionalidad de la información que se recabe. De ella, cada vez que se observen o midan las variables o las relaciones entre éstas.

Los diseños de evolución de grupo o estudios cohort examinan cambios a través del tiempo en subpoblación o grupos específicos. Su atención son las cohorts o también podría utilizarse otro criterio de agrupamiento temporal. Tales diseños hacen seguimiento de los grupos a través del tiempo. Cuando se fundamentan en el enfoque cuantitativo, en estos diseños por lo común se extrae una muestra cada vez que se recolectan datos sobre el grupo o la subpoblación.

Es decir, es posible que algunos o todos o los sujetos cambien, aunque la población o subpoblación es la misma.

En los estudios cualitativos las muestras no necesariamente deben representar a la población de manera estadística, aunque el investigador cualitativo puede estar interesado en extrapolar sus resultados o encontrar casos típicos.

Los diseños panel son similares a las dos clases de diseños vistas anteriormente, solo que el mismo grupo de sujetos es medido u observado (se recolectan datos sobre ellos) en todos los tiempos o momentos.

Un ejemplo cuantitativo sería investigación que observara anualmente los cambios en las actitudes (bajo la aplicación de una prueba estandarizada) de un grupo de ejecutivos en relación con un programa para elevar la productividad, por ejemplo, durante cinco años. Cada año se observaría la actitud de los mismos ejecutivos.

Otro ejemplo mixto (cuanti-cuali) sería observar mensualmente (durante un año) a un grupo que acude a una dependencia pública para realizar algún trámite si se incrementan sus expresiones verbales de discusión y exploración de planes futuros, y si disminuyen sus expresiones de discusión y exploración de hechos pasados (en cada observación los usuarios serían las mismas personas).

Es decir, es posible que algunos o todos los sujetos cambien, aunque la población o subpoblación sea la misma.

En los estudios cualitativos las muestras no necesariamente deben representar a la población de manera estadística, aunque el investigador cualitativo puede estar interesado en extrapolar sus resultados o encontrar casos típicos.

Otro ejemplo de diseño panel mixto consiste en analizar la evolución de una determinada organización, ante una problemática referida a su forma de conducirse internamente, donde se vea que pasa con un grupo durante cuatro etapas; la primera, un mes después de iniciar el estudio; la segunda, seis meses después de iniciar; la tercera, un año después; y la cuarta, dos años después de iniciar. Siempre los mismos con nombre y apellido.

Un ejemplo cualitativo sería tomar a un grupo de 50 personas que emigran de organización para trabajar en condiciones distintas y evaluar los cambios en la percepción que tienen de sí mismos durante 2 años con recolección de la información en varios periodos, pero sin definir previamente cada cuándo).

En los diseños panel se tiene la ventaja de que, además de conocer los cambios grupales, se conocen los cambios individuales. Se sabe qué casos específicos introducen el cambio. La desventaja es que a veces resulta muy difícil obtener con exactitud a los mismos sujetos, para una segunda medición u observaciones subsecuentes. Este tipo de diseño sirve para estudiar poblaciones o grupos más específicos y es conveniente cuando se tienen poblaciones relativamente estáticas.

Por otra parte, deben verse con cuidado los efectos que una medición, un registro o una observación llegan a tener sobre otras posteriores. (Para estudios cuantitativos, recuérdese el efecto de administración de la prueba vista como fuente de invalidación interna en experimentos u cuasi experimentos, sólo que aplicada al contexto no experimental

Los diseños longitudinales de corte cuantitativo, o con un fuerte componente de este, se fundamentan en hipótesis de diferencia de grupos, correlacionales y causales.

Los diseños longitudinales recolectan datos sobre categorías, sucesos, comunidades contextos, variables, o sus relaciones, en dos o más momentos, para evaluar el cambio en ésta. Sea tomando a una población (diseños de tendencia o trends), a una subpoblación (diseños de análisis evolutivo de un grupo o cohort) o a los mismos sujetos (diseños de panel). Ejemplo de temas serían: resistencia de materiales para construir edificios a través del tiempo, recaudación fiscal en distintos años, comportamiento de acciones en la bolsa de valores de una nación antes y después de algunos sucesos, duración de algún material para cubrir “picaduras o daños” a los molares, o impactos de una guerra en alguna sociedad del siglo XVI (histórico).

Si realizamos un comparativo entre los estudios longitudinales y los transeccionales, los primeros tienen la ventaja de que proporcionan información sobre cómo las categorías, los conceptos, las variables, las comunidades, los fenómenos y sus relaciones evolucionan a través del tiempo. Sin embargo, suelen ser más costosos que los transeccionales. La elección de un tipo de diseño u otro depende más bien del enfoque elegido, de los propósitos de la investigación y de su alcance.

Así mismo, es factible, combinar las dos perspectivas en el tiempo, por ejemplo, un investigador puede analizar en un momento dado la productividad, en grandes, medianas y pequeñas organizaciones y ver cómo se modifica (o no se modifica) la productividad a los seis meses, al año y a los dos años.

Una vez más enfatizamos que tanto la investigación experimental como la no experimental son herramientas muy valiosas y ningún tipo es mejor que el otro. El diseño a seleccionar en una investigación depende más bien, del problema a resolver y

del contexto que rodea al estudio. Desde luego, ambos tipos de investigación poseen características propias que es necesario resaltar.

Desde el enfoque cuantitativo, el control sobre las variables son más rigurosas en los experimentos que en los diseños, cuasiexperimentales y, a su vez, ambos tipos de investigación logran mayor control que los diseños no experimentales. En un experimento se analizan relaciones “puras” entre las variables de interés, sin contaminación de otras variables y, por ello, es posible establecer relaciones casuales con mayor precisión. Por ejemplo en un experimento sobre el aprendizaje organizacional variamos el estilo del liderazgo del directivo, el método de de conducción de la asamblea y otros factores inherentes. Así sabríamos cuánto afecto cada variable. En cambio, en la investigación no experimental, resulta más complejo separar los efectos pues son múltiples y además complejas las variables que intervienen. En la investigación experimental las variables pueden manipularse por separado o conjuntamente con otras para conocer sus efectos en la investigación no experimental es más difícil hacerlo.

Por lo que respecta a la posibilidad de réplica, los diseños experimentales y cuasiexperimentales se pueden replicar más fácilmente, con o sin variaciones. Se replican en cualquier lugar siguiendo el mismo procedimiento.

Ahora bien, como menciona Kerlinger (1979), en los experimentos (sobre todo en los de laboratorio) la variable independiente pocas veces tiene tanta fuerza como en la realidad o la cotidianidad. Es decir, en el laboratorio tales variables no muestran la verdadera magnitud de sus efectos, Por lo tanto, si se encuentran un efecto en el laboratorio, éste tenderá a ser mayor en la realidad.

En cambio, en la investigación no experimental estamos más cerca de las variables hipotetizadas como “reales” y, en consecuencias, tenemos mayor validez externa (posibilidad de generalizar los resultados a otros individuos y situaciones cotidianas)

Una desventaja de los experimentos es que normalmente se selecciona un número de personas poco o medianamente representativo respecto a las poblaciones que se estudian. La mayoría de los experimentos utilizan muestras no mayores de 200 personas, lo que dificulta la generalización de resultados en poblaciones más amplias. Por tal razón, los resultados de un experimento deben observarse con precaución y es a través de la réplica de éste (en distintos contextos y con diferentes tipos de persona) como van generalizándose dichos resultados. Desde el enfoque cualitativo, prácticamente los diseños experimentales se desechan de antemano, aunque en el enfoque mixto sí tiene cabida.

En resumen, ambas clases de investigación: experimental y no experimental se utilizan para el avance del conocimiento y en ocasiones resulta más apropiado un tipo u otro, dependiendo del problema de investigación a que nos enfrentamos.

Algunos problemas de investigación cuantitativa se abordan o no en forma experimental. Por ejemplo, si deseáramos analizar la relación entre la motivación y la

productividad en los individuos de cierta organización, seleccionaríamos un conjunto de éstos y lo dividiríamos al azar en cuatro grupos; uno donde se propicie una elevada motivación y otro al que no se le administre, ningún motivador. Después compararíamos la productividad de los grupos intactos tendríamos un cuasiexperimento. En cambio, si midiéramos la motivación existente, así como su productividad y relacionáramos ambas variables, estaríamos realizando una investigación transeccional correlacionar. Si cada seis meses midiéramos las dos variables y estableciéramos su correlación efectuaríamos un estudio longitudinal.

En el caso de los enfoques cualitativo y mixto, la situación de investigación dicta el tipo de diseño que debemos utilizar, y éste es susceptible de modificaciones durante el desarrollo de la misma.

6.3. Diseño de Investigación Para el Estudio de Caso

Después de un recorrido de los diferentes enfoques y perspectivas de diseño de investigación, nos queda claro que este dependerá de los alcances del investigador el escoger uno u otro diseño, para el caso del objeto de estudio. El Transporte Público de Carga de Culiacán, se escribe a continuación: primeramente de los enfoques estudiados consideramos que el que más se adapta para esta investigación es el enfoque mixto con el modelo del enfoque predominante, el cual será cualitativo para esta investigación, que aborda Hernández, et al (2010), además de las apreciaciones al respecto de Rodríguez Peñuelas (2010) y Alvarado (2011) en el curso de formulaciones proyectos de investigación II, además de los sabios consejos del director de Tesis Dr. Gonzalo Armienta Hernández, el tipo de estudio se realizará en las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, a través de un estudio de caso, de manera particular a, Transportistas Unidos de Carga y Pasaje en General de Costa Rica A.C., por ser esta una organización diferenciada de las demás, que se dedican a realizar transporte público de carga en el municipio de Culiacán.

Las diferencias de la organización escogida, es que esta a pesar de que está conformada por una cantidad considerable de microempresarios de corte familiar, al igual que todas las demás que se dedican a prestar transporte público y de tener los mismos objetivos, tienen diferentes formas de operar con el entorno interno y externo relacionado a: Tipos de liderazgo, formas de conducción administrativa, maneras de actuar ante las amenazas de sus enemigos naturales: empresarios, gobierno y sus propios compañeros. Lo que se presume que por esas causas además de otras inherentes, así como de las diferentes maneras de actuar de los socios de esa organización. Son las que inducen a efectuar el estudio en ella y que a pesar de que el desarrollo será a través de un estudio de caso, los resultados obtenidos en esta investigación se podrán generalizar, a pesar de que hemos observado en otros trabajos de investigación, mencionan que este tipo de investigación solo pueden ser validados para la organización a la cual se le efectuó el estudio,

Los autores que escriben acerca de este tipo de investigación como es el caso de Yin, Barba, Rodríguez Peñuelas, entre otros, argumentan que es un método articulador de dato, donde se puede involucrar perfectamente la mezcla de los enfoques cuali - cuanti.,

y que además para que se cumpla con lo dicho, es necesario buscar la diferenciación entre empresas que se dedican a una misma actividad, siendo esto, denotan, lo que validara la realización del estudio de caso, puesto que permitirá su generalización hacia todas las demás organizaciones objeto de estudio.

La determinación de los sujetos de investigación se hará: para la parte cualitativa, los escenarios se escogerán lo más natural posible, primeramente iniciando con la emersión en el campo que luego nos permitirá explorar, realizar observaciones primarias con el objetivo de que nos sirva recolectar información, que posteriormente se sistematizara, la cual dará la pauta para continuar con un proceso de nuevamente de ir y venir a los contextos determinados para el abordaje de la investigación, ubicando los contextos que más convengan de acuerdo a los objetivos planteados. Una vez que esta fase se realice estaremos ya determinando las clases de sujetos de investigación, donde se aplicara entrevistas, que para el caso le llamaremos informantes clave y serán escogidos aquellos que tengan una antigüedad mayor de 15 años dedicándose a la actividad del transporte público, entre los aspectos a considerar serán: infraestructura física, días trabajados al año, formas de operación administrativa, conducción: interna y externa, antigüedad en el negocio, nivel educativo, numero de permisos las condiciones de equipo.

En lo que respecta a la manera de conducirse. En la cuestión interna se hará estudiando y analizando los aspectos clave que tienen que ver con las formas de actuar de los individuos al interior de una organización sea pública o privada como: el poder, el conflicto, la estrategia, formas de comunicación, el liderazgo, los modelos, dirección, cultura organizacional los valores, entre otros, escritos por teóricos que hacen referencia a ello, como: Ballina, Kast y Rosenzweig, Bojórquez, Stoner, García Treviño Morrissey entre otros.

Con respecto a su entorno externo, se realiza un estudio de la manera de relacionarse con lo que tiene que ver con la actividad del transporte, mencionando lo siguiente: las teorías del desarrollo organizacional, globalización, políticas públicas, la política internacional, política nacional, estos dos últimos en sus formas de tributación.

En este enfoque el diseño que se implementa es el transeccional y longitudinal. en el primero se recogerá información de eventos que suceden en fechas predeterminadas de una sola vez, y se hará a través de exploraciones observaciones y entrevistas en: plantones, manifestaciones asambleas, lugares donde se reúnen para organizar las acciones a emprender y que tengan relación con la actividad del transporte, todo ello ha de servir para que en su sistematización, permita buscar indicadores que nos orienten y de esa manera se proporcione nuevas rutas del ir y venir al campo, donde está el problema de investigación, para que de esa forma continuar adentrándose en la obtención de la información. Pues de esa manera se podrá profundizar enriquecer el estudio.

En el segundo se establece un periodo de tiempo dentro del cual están los años 2007 – 2011 en el que se establece una serie de eventos a analizar cómo: los cambios en las formas de tributar en los incrementos de impuestos y de nuevas formas de tributar, los

tipos de liderazgo, formas de ejercer el poder, la manera de comunicarse, los modelos que utilizan en su administración, los conflictos, entre otros inherentes a la forma de conducirse y actuar ante el entorno interno y externo.

En lo que respecta al enfoque cuantitativo y se hará también a través de los diseños transeccional y longitudinal; pues la información se obtendrá en gran medida de los datos que arroje el enfoque cualitativo, pues es desde allí donde dependerá de la frecuencia en que se repitan los indicadores de más relevancia, que impliquen una relación con las interrogantes de investigación, pues en la medida que esto suceda podremos establecer las preguntas que ha de contener y el tipo de cuestionario que debe aplicarse, a una muestra representativa del total de los socios de la organización a estudiar. La muestra se calculara a través de la teoría de la probabilidad.

Para el enfoque cualitativo y el cuantitativo se abordara en forma no experimental; pues la información que se recabe solo será resultado de las opiniones vertidas por los informantes clave, los teóricos y el investigador. A pesar de ello se podrán obtener resultados confiables y validos por el hecho de aplicar el método científico. Es pertinente aclarar que el enfoque mixto con tendencia al cualitativo se aplica con el objetivo de ofrecer una comprobación o no de la hipótesis de que los resultados que se obtengan en los enfoques cualitativo y el cuantitativo no han de variar en más de un 20%.

Como los instrumentos para el primer enfoque son: la exploración, observación, y la entrevista semiestructurada, se puede apreciar que se tendrán que diseñar tres diferentes formas de atacar la problemática de estudio, misma que permitirá efectuar el contraste y por lo tanto tendrá un acercamiento a una realidad más precisa de la situación de vivencia de los sujetos de estudio.

En lo que respecta a la exploración se ha de especificar los escenarios y asegurar que estos sean lo más puros posibles, lo que a su vez tendrá que ver con los propios objetivos de la investigación, por lo que se debe corroborar no incidir en ellos y no provocar variaciones a priori del investigador, en lo que concierne a las observaciones, estas tendrán que ser primeramente encubiertas hasta donde sea posible, pero en el momento en que los actores se sientan observados se tendrá que establecer un compromiso y explicarles el propósito de la investigación, para que luego pasar a la observación cubierta, la cual es cuando ellos ya saben lo que se está haciendo y participan en los detalles en la recavacion de los datos.

Una vez estando mas empapados de información permitirá entrevistar a los informantes clave, pues se estará más seguro de quienes son los que han de proporcionar, de una forma rica y precisa.

Prosiguiendo en esa misma dirección analicemos algunos instrumentos de recolección de datos para el enfoque cuantitativo. Que han de servir para saber cuál de ellos es el más apropiado para usar en el estudio.

6.4. Tipos de Instrumentos de Medición

En la investigación del comportamiento disponemos de diversos tipos de instrumentos para medir las variables de interés y en algunos casos se pueden combinar dos o más métodos de recolección de los datos. A continuación describimos —brevemente— estos métodos o tipos de instrumentos de medición Hernandez y Rodriguez Peñuelas (2010).

Escalas para medir las actitudes

Una actitud es una predisposición aprendida para responder consistentemente de una manera favorable o desfavorable respecto a un objeto o sus símbolos (fishbein y ajzen, 1975; oskamp, 1977). Así, los seres humanos tenemos actitudes hacia muy diversos objetos o símbolos, por ejemplo: actitudes hacia el aborto, la política económica, la familia, un profesor, diferentes grupos étnicos, la ley, nuestro trabajo, el nacionalismo, hacia nosotros mismos, entre otros.

Las actitudes están relacionadas con el comportamiento que mantenemos en torno a los objetos a que hacen referencia. Si mi actitud hacia el aborto es desfavorable, probablemente no abortaría o no participaría en un aborto. Si mi actitud es favorable a un partido político, lo más probable es que vote por él en las próximas elecciones. Desde luego, las actitudes sólo son un indicador de la conducta, pero no la conducta en sí. Es por ello que las mediciones de actitudes deben interpretarse como “síntomas” y no como “hechos” (Padua, 1979). Por ejemplo, si detecto que la actitud de un grupo hacia la contaminación es desfavorable, esto no significa que las personas están adoptando acciones para evitar contaminar el ambiente, pero sí es un indicador de que pueden ir las adoptando paulatinamente. La actitud es como una “semilla”, que bajo ciertas condiciones puede “germinar en comportamiento”.

Las actitudes tienen diversas propiedades, entre las que destacan: dirección (positiva o negativa) e intensidad (alta o baja), estas propiedades forman parte de la medición.

Los métodos más conocidos para medir por escalas las variables que constituyen actitudes son: el método de escalamiento likert, el diferencial semántico y la escala de guttman. a continuación se aborda cada método señalado.

Escalamiento tipo likert

Este método fue desarrollado por Rensis Likert a principios de los treinta; sin embargo, se trata de un enfoque vigente y bastante popularizado. Consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios ante los cuales se pide la reacción de los sujetos a los que se les administra. Es decir, se presenta cada afirmación y se pide al sujeto que externé su reacción eligiendo uno de los cinco puntos de la escala. a cada punto se le asigna un valor numérico. Así, el sujeto obtiene una puntuación respecto a la afirmación y al final se obtiene su puntuación total sumando las puntuaciones obtenidas en relación a todas las afirmaciones.

Las afirmaciones califican al objeto de actitud que se está midiendo y deben expresar sólo una relación lógica, además es muy recomendable que no excedan de — aproximadamente— 20 palabras.

Ejemplo

Objeto de actitud medido	afirmación
El voto	“votar es una obligación de todo ciudadano responsable”

Dirección de las afirmaciones

Las afirmaciones pueden tener dirección: favorable o positiva y desfavorable o negativa. y esta dirección es muy importante para saber cómo se codifican las alternativas de respuesta.

Si la afirmación es positiva significa que califica favorablemente al objeto de actitud, y entre los sujetos estén más de acuerdo con la afirmación, su actitud es más favorable.

Ejemplo

“el ministerio de hacienda ayuda al contribuyente a resolver sus problemas en el pago de impuestos”. Si estamos ‘muy de acuerdo’ implica una actitud más favorable hacia el ministerio de hacienda que si estamos “de acuerdo”. En cambio, si estamos “muy en desacuerdo” implica una actitud muy desfavorable. Por lo tanto, cuando las afirmaciones son positivas se califican comúnmente de la siguiente manera:

- (5) muy de acuerdo
- (4) de acuerdo
- (3) ni de acuerdo, ni en desacuerdo
- (2) en desacuerdo
- (1) muy en desacuerdo

Es decir, estar más de acuerdo implica una puntuación mayor. Si la afirmación es negativa significa que califica desfavorablemente al objeto de actitud, y entre los sujetos estén más de acuerdo con la afirmación, su actitud es menos favorable, esto es, más desfavorable.

Forma de obtener las puntuaciones

Las puntuaciones de las escalas likert se obtienen sumando los valores obtenidos respecto a cada frase.

Una puntuación se considera alta o baja según el número de ítems o afirmaciones. La escala likert es, en estricto sentido, una medición ordinal sin embargo, es común que se le trabaje como si fuera de intervalo. Asimismo, a veces se utiliza un rango de 0 a 4 o de - 2 a + 2 en lugar de 1 a 5.

Como se construye una escala de likert:

Al construir una escala likert debemos asegurar que las afirmaciones y alternativas de respuesta serán comprendidas por los sujetos a los que se les aplicará y que éstos tendrán la capacidad de discriminación requerida. Ello se evalúa cuidadosamente en la prueba piloto.

Existen dos formas básicas de aplicar una escala likert. la primera es de manera auto administrado: se le entrega la escala al respondiente y éste marca respecto a cada afirmación, la categoría que mejor describe su reacción o respuesta. Es decir, marcan su respuesta. La segunda forma es la entrevista; un entrevistador lee las afirmaciones y alternativas de respuesta al sujeto y anota lo que éste conteste. Cuando se aplica vía entrevista, es muy necesario que se le entregue al respondiente una tarjeta donde se muestran las alternativas de respuesta o categorías.

Diferencial semántico

El diferencial semántico que desarrollado originalmente por osgood, suci y tannenbaum (1957) para explorar las dimensiones del significado. Pero hoy en día consiste en una serie de adjetivos extremos que califican al objeto de actitud ante los cuales se solicita la reacción del sujeto. Es decir, éste tiene que calificar al objeto de actitud en un conjunto de adjetivos bipolares, entre cada par de adjetivos se presentan varias opciones y el sujeto selecciona aquella que refleje su actitud en mayor medida.

Escalograma de guttman:

Este método para medir actitudes fue desarrollado por louis guttman. Se basa en el principio de que algunos ítems indican en mayor medida la fuerza o intensidad de la actitud. La escala está constituida por afirmaciones, las cuales poseen las mismas características que en el caso de likert. Pero el escalograma garantiza que la escala mide una dimensión única. Es decir, cada afirmación mide la misma dimensión de la misma variable, a esta propiedad se le conoce como “unidimensionalidad”.

Para construir el escalograma es necesario desarrollar un conjunto de afirmaciones pertinentes al objeto de actitud. Estas deben variar en intensidad. Por ejemplo, si pretendiéramos medir la actitud hacia la calidad en el trabajo dentro del nivel gerencial, la afirmación: “la calidad debe vivirse en todas las actividades del trabajo y en el hogar” es más intensa que la afirmación: “la calidad debe vivirse sólo en las actividades más importantes del trabajo”. Dichas afirmaciones se aplican a una muestra a manera de prueba piloto. Una vez administradas se procede a su análisis. Cabe agregar que las categorías de respuesta para las afirmaciones, pueden variar entre dos (“de acuerdo-en desacuerdo”, sí-no, entre otras) o más categorías o las mismas categorías que en el caso de likert).

Técnica de cornell:

La manera más conocida de analizar los ítems o afirmaciones y desarrollar el escalograma es la técnica cornelí (guttman, 1976). En ella se procede a:

1. obtener el puntaje total de cada sujeto en la escala.
2. ordenar a los sujetos de acuerdo con su puntaje total (del puntaje mayor al menor, de manera vertical descendente).

3. ordenar a las afirmaciones de acuerdo con su intensidad (de mayor a menor y de izquierda a derecha).
4. construir una tabla donde se crucen los puntajes de los sujetos ordenados con los ítems y sus categorías jerarquizados (as). Así, tenemos una tabla donde los sujetos constituyen los renglones y las categorías de los ítems forman las columnas. Esto se representa en la figura 9.15.
5. analizar el número de errores o rupturas en el patrón ideal de intensidad de la escala.

Codificación de respuestas

Cuando se aplica la versión definitiva de la escala los resultados se codifican de la misma manera que en la escala likert, dependiendo del número de categorías de respuesta que se incluyan. Al igual que la escala likert y el diferencial semántico, todos los ítems deben tener el mismo número de categorías de respuesta. Este es un requisito de todas las escalas de actitud. Asimismo, se considera una respuesta inválida a quien marque dos o más opciones para una misma afirmación. El escalograma de guttman es una escala estrictamente ordinal pero que se suele trabajar como si fuera de intervalo. Puede aplicarse mediante entrevista —con uso de tarjetas conteniendo las opciones o categorías de respuesta— o puede ser auto administrado.

De la valoración de los instrumentos que señalamos para efectos de esta investigación, consideramos que para el enfoque cuantitativo el tipo de cuestionario que se utilizara, para recopilar los datos ha de ser con un cuestionario tipo likert, así como cuestionarios que se elaboraran con preguntas cerradas, pues a través de ellos se efectúan una serie de pasos que determinan la validación del presente estudio, además de su confiabilidad ya que ambos van de la mano, hay que tomar en consideración que precisamente los instrumentos denotados líneas arriba son instrumentos que ya han probado su eficacia. Consideramos que es necesario tomar en cuenta las definiciones que proponen Barba y Yin sobre la validez y confiabilidad contenidos en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3
Definiciones del concepto de validez y confiabilidad.

<p>Validez Campbell y Fisk (Hamersley, 1987), expresan que es. “Un acuerdo entre dos esfuerzos para medir la misma cosa con diferentes métodos”.</p> <p>Black y Champion, (1976, pp. 232 - 234) dicen que “la medida en la que un instrumento mide lo que es supuesto para...”</p> <p>Para Lehner (1979), es “Exactitud, certeza”</p> <p>Johnston y Pennypacher (1980, pp. 190-191) señalan como el “Grado de aproximación a la realidad”</p> <p>Kerlinger (1964, pp. 444-445), expresa que “Medimos lo que queremos medir”</p> <p>Medley y Mitzal (Hamersley, 1987) opinan que “De la ampliación de las diferencias de los resultados producidos... se reflejan las diferencias actuales”.</p>	<p>Confiabilidad Campbell y Fisk (Hamersley, 1987) expresan que es “Un acuerdo entre dos esfuerzos que miden la misma cosa con los mismos métodos”.</p> <p>Blach y Champion (1976, pp. 232-234) denotan es “Aptitud para medir consistentemente”.</p> <p>Lehener, (1979), señalan, “Reproducibilidad de las mediciones... estabilidad”.</p> <p>Johnston y Pennypacher (1980, pp. 190-191) observan es la “Capacidad para reproducir las mismas mediciones...estabilidad”.</p> <p>Kerlinger (1964, pp. 444-445) manifiestan es “Exactitud y precisión de un instrumento de medición”.</p> <p>Medley y Mitzal (Hersley, 1987) escriben que “De la ampliación del promedio de la diferencia entre dos medidas obtenidas sea tan pequeña en el mismo salón...como en diferentes salones”.</p>
--	--

Fuente: Elaboración propia a partir datos en Barba (2006; 246)

Rodríguez peñuelas (2010), se refiere a esta misma temática planteando cinco tipos de validez, que se pueden relacionar también con algunas etapas de este trabajo de investigación:

1. Validez descriptiva. Se refiere a la relacionada con la etapa inicial de la investigación. Usualmente involucra la recopilación de datos. El resultado principal es la información descriptiva de lo que fue observado y experimentado. Para ello es muy importante tanto la selección del lenguaje como los datos más relevantes.
2. Validez interpretativa. La certeza de la interpretación es válida si los actores pueden confirmar o reconocer los descubrimientos de la investigación en particular.
3. Validez teórica. Es un análisis más abstracto que la validez descriptiva e interpretativa, relacionada con la inmediatez física y mental del fenómeno estudiado. Las construcciones y marcos teóricos de los investigadores, sean teorías o metateorías conocidas, definen intrínsecamente la recopilación de la interpretación de los datos en la etapa inicial de la investigación
4. Generalidad. Este tipo de validez se refiere al grado en que la explicación es aceptada para ser generalizable. Sin embargo, es pertinente aclarar que para algunos investigadores cualitativos, el generalizar descubrimientos es considerado de poca importancia.
5. Validez evaluativa. Se refiere a la aplicación de un marco evaluativo, similar en la investigación cualitativa y cuantitativa. Aclarando que la evaluación no puede ser considerada como un comunicado conclusivo.

Por otro lado, Montaña (1999) citado por Rodríguez peñuelas (2003, p. 152) llama la atención acerca de la gran ambigüedad y complejidad que implica la investigación en el campo de las ciencias sociales y las humanidades en lo general y en lo particular, en el estudio de las organizaciones, al establecer un decálogo de ideas sobre ella. Destaca que, cualquiera que sea la elección, lo que se busca es la verdad, y por lo tanto, esto se constituye como elemento fundamental para todas las perspectivas de validez y confiabilidad de los estudios organizacionales.

Hay que mencionar que este estudio se efectuara a través de un estudio de caso por lo que de acuerdo a, Yin (1994) citado por Rodríguez peñuelas (2003, p. 150) nos presenta el siguiente cuadro donde relaciona la validez con las pruebas de estudio de caso. Asegura que con relación a la validez, en un diseño de investigación se supone representa un conjunto de estados sistematizados y lógicos, donde se puede juzgar la calidad de un diseño, de acuerdo a ciertas pruebas. En el próximo cuadro se pueden observar cuatro pruebas usadas y las tácticas de estudio de caso recomendadas por este autor; asimismo, una referencia a la fase de investigación, importante porque ubica los momentos en que deben aparecer para ser usadas las etapas en el diseño. También observa el hilo conductor que redimensionara la investigación:

Cuadro N° 4
Pruebas usadas en el estudio de caso

Pruebas Usadas en el Estudio de Caso		
Tesis	Táctica para estudio de caso	Fase de investigación en la cual ocurre la táctica
Validez de la construcción	-Usos de las rutas múltiples de evidencia	Colección de datos
	-Establecer la cadena de la evidencia.	Colección de datos
	-Tener fuentes de información claves del reporte del estudio de caso	Colección de datos
	-Hacer patrones de diseño	Análisis de datos
Validez externa	-Construir explicaciones	Análisis de datos
	-Análisis de series en tiempo.	Análisis de datos
	-Usar copias lógicas en estudios de casos múltiples	Diseño de investigación
Fiabilidad	-Usar protocolo de estudio de caso	Diseño de investigación
	-Desarrollar base de datos para estudio de caso	Recolección de datos

Fuente: Yin (1994) citado por Rodríguez peñuelas (2003, p. 150)

6.5. Enfoques de Investigación: Cualitativo, Cuantitativo y sus Instrumentos

La investigación científica proporciona, a través de los enfoques cualitativo y cuantitativo, conocimiento de la realidad objetiva con fuentes como: la bibliográfica, etnográfica, la fenomenológica, la teoría fundamental, el estudio de caso, entre otros, que son usadas según el fenómeno que se esté investigando. Aunque difícilmente se pueden separar uno de otros, Hernández, Fernández y Baptista (2005, pp. 3-16) dicen que cuando son utilizados ambos enfoques el cualitativo y el cuantitativo se denomina enfoque mixto.

Sin embargo, existe el predominio de uno u otro, donde la definición de las dimensiones del objeto de estudio indicará la adopción respecto al enfoque, al cómo hacerse llegar la información necesaria y la forma de interpretación que puede ser de opinión y que, a su vez, pueden ser interpretados estadísticamente, de acuerdo al criterio fundamentado en la experiencia y los conocimientos del investigador, que explique la conducta, el sentir, el pensar, el actuar, el hábito, la costumbre, mitos, prácticas de los sujetos que interaccionan en una sociedad, sea ésta abierta o cerrada. Los diferentes enfoques llevarán a abordar el fenómeno desde distintas posturas teóricas, pues la teoría o la falta de ella, permite seleccionar el enfoque o su combinación. Estos aspectos del fenómeno centrados en cierto enfoque obligan al investigador a buscar la forma más adecuada para la obtención de los datos y su interpretación, y seleccionarlos para obtener una explicación.

Refieren que estos enfoques metodológicos se pueden entender como la formas de aproximarse al tema de investigación, ya que establecen como se abordarán los estudios del problema, además de que en el campo de los estudios organizacionales son los más utilizados

El enfoque cuantitativo, expresan lo autores, se recomienda cuando el estudio a realizar es objetivo y sus variables están estructuradas de tal manera que a una muestra al azar,

se le aplican preguntas cerradas para la recolección de los datos, mismos que se analizarán o cuantificarán a través de herramientas estadísticas; mientras que el método cualitativo de investigación es aconsejable en las ciencias sociales cuando el objeto de estudio es subjetivo, es decir, un fenómeno de la vida social, para cuya comprensión se requiere recoger datos descriptivos, donde las palabras y conductas de las personas son sometidas a la investigación, con el recurso metodológico de observación participativa, entrevista a profundidad, análisis contextual y transcripciones.

Indudablemente, las diferencias entre el enfoque cuantitativo y cualitativo van más allá de la selección o preferencia de métodos a escoger, porque están enraizados en caminos diferentes de “conocer la realidad” porque la investigación cualitativa se dirige a través de un intenso y prolongado contacto, con un campo o situaciones de la vida. Estas situaciones son típicamente “triviales” o normales, abstraídas de la vida cotidiana de individuos, grupos, sociedades y organizaciones.

A pesar de que los enfoques cualitativos y cuantitativos se consideran con frecuencia mutuamente excluyentes, en realidad puede haber mucho traslape. Los datos cualitativos (por ejemplo, respuestas a preguntas abiertas) pueden analizarse buscando los temas comunes o la construcción de modelos de pensamiento acerca de un tema particular, o pueden analizarse cuantitativamente convirtiendo textos (entrevistas, notas de observación, etcétera) a códigos numéricos. De la misma manera, datos cuantitativos (por ejemplo, respuestas a encuestas de preguntas cerradas, representadas numéricamente) pueden analizarse estadísticamente o utilizarse con el propósito de interpretar tendencias o correlaciones. No obstante, es necesario señalar que en la práctica algunos investigadores se han percatado de que sus estudios y entendimientos pueden fortalecerse y ampliarse con diseños que combinan ambos métodos.

También podemos afirmar que la investigación de tipo cuantitativa siempre ha tenido una aceptación científica, pero en años recientes la investigación cualitativa se está utilizando cada vez más en las ciencias sociales, y se le está dando incluso el reconocimiento tácito a la comunidad científica, ya que existen cada vez más investigaciones de este tipo.⁵²

En el mismo sentido señalaremos que la investigación cuantitativa casi siempre se concibe como estudios a gran escala, con muchos informantes o diseños experimentales controlados, que hacen comparaciones al azar, realizando de la investigación cuantitativa algo concreto. Mientras que la investigación cualitativa se asocia a métodos como la observación, el estudio de casos, la etnográfica, las entrevistas abiertas o el análisis narrativo.

Finalmente afirmamos que en los trabajos de investigación no se excluyen los métodos entre sí, pues es restar importancia a las virtudes que cada método ofrece, para complementar razonablemente la investigación en cuestión.

⁵² Barba (2006, p. 249) intentan, en su tesis inédita de doctorado en estudios organizacionales, fragmentar y delimitar el fenómeno en categorías comunes o medibles que puedan ser aplicadas a todos los objetos o situaciones similares amplias.

Barba (2006, pp. 242-249) señala que toda investigación en las ciencias sociales se sustenta en cuatro conceptos básicos:

1.- La teoría: la cual proporciona un conjunto de conceptos explicativos sobre la realidad que contribuyen a definir el problema a investigar. Sin teoría no puede existir investigación.

2.- Las hipótesis se distinguen: de la teoría en términos de que éstas deben probarse a través de la investigación. Es común que en el caso de la investigación cualitativa no se aclaren las hipótesis desde el principio. Sin embargo, éstas se producen o inducen en las primeras etapas de la investigación.

3.- La metodología: se puede comprender como la forma de apoderarse del tema de investigación, además de que establece cómo se va abordar el estudio del problema.

4.- Los instrumentos metodológicos: se pueden considerar como las técnicas específicas de investigación. Éstas incluyen técnicas cuantitativas como las correlacionadas estadísticas así como técnicas de observación, entrevistas y grabaciones en video o audio; igualmente se puede afirmar que estas técnicas sólo son más o menos útiles en términos de la teoría y de la metodología utilizada y de las hipótesis que quieran ser verificadas.

Silverman, Rodríguez Peñuelas (2003, p. 149), en el cuadro siguiente, muestra los instrumentos metodológicos de investigación cualitativa y cuantitativa más utilizados. En este cuadro, el autor describe en qué parte del desarrollo del trabajo de investigación es utilizado cada uno de los instrumentos citados, y específicamente para qué tarea.

6.6. El Estudio de Caso

Yin (1994), Tellis (1997), Barba (2001), Del Castillo (2003) y Rodríguez Peñuelas (2003, pp. 137-176) opinan que se puede considerar como una forma de análisis multiperspectiva; se trata de un método articulador del dato y la teoría, pudiendo describir en forma exhaustiva una situación social explicando tentativamente sus múltiples factores y componentes, ya que a través suyo se puede intentar crear una serie de hipótesis, que en otros contextos concretos deben verificarse; lo anterior permite establecer un planteamiento acabado teóricamente, al mismo tiempo adecuado en cuanto a los datos empíricos correspondientes. El estudio de caso constituye más bien una orientación que enfatiza la particularidad de un problema específico, cuyos límites delimitan también su propio universo.

Cuando un trabajo de investigación surge de un fenómeno social, lo primero que se presenta es tratar de saber qué herramientas podrían ser útiles para adentrarse al conocimiento de esa circunstancia. El método para conocer y entender dicho suceso, surge de la controversia generada por el problema en cuestión y la naturaleza del objeto cognoscible se convierte, en este caso, en sujeto y objeto a la vez. Los fenómenos sociales, dicen los autores, comportan variables que difieren del fenómeno natural o físico, esto es, en cuanto al rigor metodológico que los estudios organizacionales

requieren, ya sea para su explicación o para la discusión de lo encontrado en la investigación. Además, añaden, que la validez de los datos tiene que ver con la forma en que estos son recogidos, analizados e interpretados. Finalmente dicen el estudio de caso es el adecuado para tales circunstancias por ser un método articulador.

Desde la perspectiva de Hernández, et. al. (2005, pp. 331y332), el estudio de caso no es una elección del enfoque a utilizar sino, del “objeto” o la “muestra” que se va a estudiar, aunque comenta que algunos autores como Grinnell (1977) lo considera una especie de diseño, es, agrega, la unidad básica de investigación y puede tratarse de una persona, una pareja, una familia, un objeto, etcétera Finalmente, dice, es tanto de corte cualitativo como cuantitativo; resume diciendo que un estudio de caso debe tratarse con un enfoque mixto para lograr mayor riqueza de información y conocimiento sobre él. Por lo anterior aquí hemos de abordar como de alguna manera se ha señalado dos diferentes tipo de diseño; para el enfoque cualitativo y el cuantitativo, para ambos serán longitudinales y transversales, pues se realizaran cortes en varias etapas en el tiempo y algunas veces se requerirá de información por una sola vez en un determinado periodo, el tipo de diseño es no experimental con enfoque mixto con método predominante.

6.7. Delimitación del Enfoque de Investigación

El no contar con un modelo organizacional definido por los socios de las organizaciones que prestan servicio público en Culiacán, particularmente para el caso de *Transportistas Unidos de Carga en general y Pasaje de Costa Rica A.C.* tuvimos que elegir el concepto más adecuado para desarrollar una investigación lo más sustentable posible, de tal manera se optó por considerar el enfoque mixto de enfoque predominante cualitativo–cuantitativo.

El enfoque mixto según Hernández, et. al. (2005, pp. 21y22), es cuando son utilizados el cualitativo y el cuantitativo, o viceversa; definiendo al cualitativo como el que utiliza variables que comprenden comportamiento, personalidad, actitudes individuales y de grupo, para el caso que aquí abordamos.

Señalan que la investigación cualitativa es un método de multienfoque, el cual involucra un acercamiento interpretativo a su objeto de estudio. Esto significa que investigadores cualitativos estudian las cosas en sus escenas naturales, intentando dar sentido, o interpretando los fenómenos, en términos de los significados que las personas tienen, pero además con el enfoque cuantitativo se proporciona la interpretación de los datos obtenidos en la investigación a través del método estadístico.

Atendiendo a lo anterior, esta investigación se hará a través de un caso de estudio. Para realizar este estudio, donde se mezclan ambos enfoques, sobre el desarrollo del TPC de Culiacán, se empezó definiendo el problema de investigación, los objetivos de estudio, así como los elementos contextuales que lo conforman, y a partir de ello, se llevó a cabo una exhaustiva búsqueda, iniciada con exploraciones y entrevistas informales hasta que paulatinamente se convirtieran en formales, pues se inició desde afuera observando y entrevistando; después se penetró en su interior permitiendo que la

información obtenida en un principio se corroborara o no, dando pie a que los supuestos iniciales se reforzaran, proporcionando además pautas desde un principio para establecer el camino hacia las fuentes de información que se requerirían para el desarrollo de el tema de investigación, sobre el área o áreas cercanas, autores, enfoques, métodos e instrumentos a emplear, tanto para la recolección de datos como para el análisis de la información.

Asimismo, las conclusiones e interpretaciones teóricas a que se llegarán, así como otros elementos de importancia que coadyuvaron para precisar las principales dimensiones congruentes con la pregunta principal de esta investigación que es la siguiente: ¿Cuál es el impacto de la política pública en el desarrollo del TPC de Culiacán, considerando las condiciones organizativas internas de este tipo de asociaciones, donde el fenómeno de la globalización repercute de manera muy importante?

6.8. Proceso de Investigación del Estudio de Caso del TPC de Culiacán

Después de un arduo trabajo de investigación de campo y tener claro el objeto de estudio es imposible formular las siguientes preguntas: ¿Qué?, ¿Por qué?, ¿Cómo?, y ¿A quién se investigaría? Jamás se supuso que la tarea a realizar fuera de tan grandes dimensiones y complejidad, pues, a pesar de que se presumía tener amplio conocimiento del tema, la realidad no era tal. Por ello frecuentemente surgieron conflictos originados porque los resultados no coincidían con la realidad imperante; por ejemplo se consideraba que el problema del baja desarrollo podría resumirse a un aspecto cuantificable donde la perspectiva numérica diera respuesta, pero resultó que los factores que la originan son primordialmente de corte cualitativo; y más que cuantificar, lo que importa para este trabajo es proporcionar la explicación a la problemática fundamentada en la realidad subjetiva, pero sin dejar de lado el enfoque cuantitativo, utilizando este último a la par permitirá confrontarlos y así conocer el grado de dispersión de los datos obtenidos, lo que nos permitirá saber si un diseño de esta naturaleza es confiable.

Por otra parte, se han obtenido resultados positivos gracias a que las organizaciones del TPC de Culiacán presentan un alto grado de homogeneidad, acercándose al grado de isomorfismo que comentan Rodríguez Peñuelas (2003, pp. 35-37) y Bojórquez (2004, p. 185), lo que ha permitido comprobar que realizar el estudio a cualquiera de ellas es posible por el hecho de contar con la certeza de que los resultados que se obtengan podrían ser aplicados en todas. A pesar de ello para poder comprobar mas ese supuesto, se recabo información en dos más de las principales organizaciones transportistas del municipio de Culiacán: Unión de Camioneros de Culiacán, Alianza de la Industria de Construcción y Anexos; cabe aclarar que en las dos organizaciones la información fue de exploración, con observaciones y entrevistas informales y de datos generales.

En relación con lo expuesto anteriormente, se analizaran los factores más relevantes causantes del impacto de la política fiscal particularmente en materia de impuestos en las organizaciones del TPC de Culiacán, tomando como referentes del problema los tres apartados contenidos en el marco teórico, reasumiendo para tal fin la pregunta central de esta investigación; de tal forma que los conceptos claves de la misma fueron

incluidos, considerando una clasificación temática de acuerdo a los conceptos mencionados anteriormente.

Así, se logró delimitar el objeto estudio; por otro lado, para responder las interrogantes planteadas inicialmente y al mismo tiempo verificar los supuestos o hipótesis consideradas en este trabajo, se cuenta con el respaldo del planteamiento del problema, donde se detalla el desarrollo del autotransporte en el ámbito empresarial, y se especifica su desenvolvimiento en la esfera internacional, nacional y regional así como su problemática referida a la política fiscal particularmente en el pago de sus impuestos.

6.9. Enfoque Cualitativo y el Estudio de Caso

En un principio, el estudio se manifestó como una sencilla exploración sobre las organizaciones que prestan servicio público de transporte de carga en Culiacán, sin embargo, poco a poco se complejizó, pues los diferentes enfoques expuestos, orillaron a que el fenómeno se abordara tomando en consideración distintas teorías. Por ejemplo, el caso de Transportistas Unidos de Carga y Pasaje de Costa Rica A.C. debe ser tratado como una mezcla de los dos enfoques, pues lo que se busca es la forma de extraer los datos y confrontarlos con la realidad que viven este tipo de organizaciones, tal como lo observan Creswell y Follari (Cano: 1997, pp. 51y52) comentando que para ello se tienen que establecer las relaciones con el objeto de estudio.

En el caso de esta investigación, tratar de explicar el impacto de la política fiscal en materia tributaria debido a la pérdida paulatina de la rentabilidad⁵³ de las organizaciones del TPC, en relación con una serie factores que generan la administración pública, combinada con sus condiciones organizativas internas y externas, y el fenómeno de la globalización. El enfoque que se utilizara es el mixto, es decir, cualitativo–cuantitativo.

Para ello las técnicas que se utilizaron fueron la observación, entrevistas formales e informales, revisión bibliográfica y algunos servidores Web. Además de la aplicación de cuestionarios.

⁵³ Según Perdomo (2000, p. 62) la rentabilidad es la diferencia que existe entre las ventas netas y el costo total, es decir, utilidad. Este cuarto factor referido a la rentabilidad, prosigue Perdomo, es la que contablemente se establece por la diferencia entre las ventas netas y el costo total de un determinado producto o servicio; ello significa que si el primer concepto es mayor que el segundo se obtiene el aliciente de la utilidad, precepto obligado para permanecer en el mercado. Rentabilidad es sinónimo de que el capital invertido obtiene resultados satisfactorios, positivos. Continúa expresando que la rentabilidad tiene los siguientes cursos de acción:

- A mayor venta mayor rentabilidad;
- A menos costo mayor rentabilidad;
- A mayor venta y menor costo, mayor rentabilidad.

En el largo plazo si la empresa no tiene rentabilidad, desaparece, no así obedeciendo a una estrategia al corto plazo, la empresa con baja o nula rentabilidad puede permanecer hasta penetrar en el mercado y hacerse rentable. De acuerdo con Gitman, existe un intercambio alternativo entre la rentabilidad y el riesgo. La rentabilidad, en este contexto, se mide por los ingresos menos los costos, en tanto que el riesgo se determina por la probabilidad de que la empresa se torne técnicamente insolvente (incapaz de pagar sus deudas al vencimiento de estas). Las utilidades de las empresas pueden aumentarse de dos maneras: 1) incrementando los ingresos, o 2) reduciendo los costos. Estos pueden reducirse pagando menos por un artículo o un servicio o bien, echando mano de los recursos existentes. Cualquier reducción de los costos deberá aumentar las utilidades de la empresa (Lawrence, 1986, pp. 250-252).

En esta investigación, se requirieron de varias sesiones completas, exclusivamente para observar a las organizaciones del TPC de Culiacán, de acuerdo con Haynes y Baena Hernández, et. al. (2004, p. 310). Otra técnica utilizada en la recolección de datos fue la entrevista, Taylor y Bogdan Rodríguez Peñuelas (2003, pp. 163y164), siguiendo el modelo de conversación entre iguales, a través de una manera flexible una guía de preguntas previamente elaboradas.

Bajo esta técnica, la investigación avanza lentamente al principio debido a la desconfianza existente en los entrevistados informantes, por lo cual se procedió a buscar alguna forma que ayudara a lograr el acceso a la información de forma más rápida, siendo esto a través del rapport, a pesar de ello, el establecimiento se dificultó en cierta medida, por lo que se trató de que no vieran al observador como alguien que pudiera perturbar su privacidad, lo que sucedió cuando el observador fue descubierto y causó extrañeza en los observados, propiciando con ello que él mismo tuviera que decir qué estaba realizando y con qué objetivo. Al plantearseles, se procuró siempre que la conversación se retroalimentara, escuchándolos con atención, con la mirada en sus ojos, y posteriormente con un lenguaje modificado levemente, manejando palabras que ellos entendieran. Recordando la sugerencia teórica de no emplear el vocabulario y la forma de hablar de la gente hasta que el investigador logre la empatía.

Es necesario señalar que, a pesar de lo anterior y después de exponer el objeto de estudio, fue relativamente fácil ponerse de acuerdo y ser parte de este trabajo de investigación. Cuando se inició la búsqueda de las personas que formarían parte de ella, se realizó el acercamiento de manera personal y sin recomendación. Primeramente se hicieron exploraciones de los lugares donde se reunían y sesionaban; las primeras percepciones obtenidas, en primera fase, proporcionaron una idea general del panorama a enfrentar, pero también permitió elegir cuál camino era el correcto, pues la información recopilada arrojó indicios positivos. Una vez que se tubo claro y despejada la ruta a seguir, se seleccionó a los transportistas con más conocimiento y experiencia en la temática abordada (a los cuales se les llamo informantes clave). La información obtenida marcó el camino de nueva cuenta, pero en la misma dirección, facilitando elaborar una guía de entrevista semiestructurada que se aplicó a través de preguntas abiertas, enriqueciendo lo obtenido a través de las otras técnicas mencionadas.

Asimismo, cabe aclarar que, de manera reiterada, cada vez que se fueron aplicando las técnicas mencionadas se estableció el compromiso de:

- Darles a conocer el propósito central del estudio y los procedimientos que serían usados en la recolección de los datos;
- Hacer comentarios que les proporcionaran confianza, como el derecho a proteger su anonimato, y su derecho a retirarse voluntariamente del estudio en cualquier momento;
- La promesa de entregarles los resultados del estudio.

Lo anterior es importante para el establecimiento de buenas relaciones, ya que se tendría la necesidad de realizar estancias en las organizaciones a investigar, pues lograr el acceso a la organización es elemental para la recolección de datos de los informantes

primarios y secundarios a través de la observación ordinaria-pasiva-activa, las entrevistas informales, formales y a profundidad.

Es importante mencionar que, a pesar de los problemas que se presentaron se pudieron enfrentar para el logro de los objetivos. el esfuerzo que se realizó se vio recompensado por la elocuencia, amabilidad, disponibilidad y sobre todo, por el interés que mostraron para participar en este estudio.

Las fuentes específicas que se utilizaron en la recolección de la información, a la fecha han sido: notas de campo, producto de las actividades de observación y entrevistas, prensa, textos, documentos internos de las organizaciones, Internet, bibliografía y documentos elaborados por investigadores.

Otro instrumento de recolección, que tal vez es el instrumento más utilizado para recopilar datos, fue el cuestionario, definido por Hernández, et.al. (2005, 277) y Arias Galicia (2000, p. 227).

En cuanto a los aspectos de confiabilidad y validez de la presente investigación, ya se ha observado en las diferentes definiciones hechas por los teóricos que, en resumen, se puede decir que por las coincidencias existentes se definirá, como la acción de ir al campo y de regresar al gabinete, al realizar las comparaciones una y otra vez hasta lograr los propósitos del investigador, y que entre más comprobaciones se efectúen los resultados podrán ser mas objetivos.

En lo que respecta al método empleado para esta investigación, fue a través de un estudio de caso. Donde afortunadamente todo lo referido al desarrollo de las organizaciones del TPC de Culiacán son de fácil acceso y de características con un alto grado de isomorfismo, lo cual coadyuvó a la obtención sin mucha dificultad de información amplia y sustanciosa acerca de dichas organizaciones; asimismo, la elaboración de una guía de observación y entrevista fundamentada en los elementos encontrados en estos acercamientos consecutivos, permitieron para el caso de estudio realizar un proceso profundo de recolección de datos y un análisis a conciencia de los mismos, para finalmente procesarlos y lograr con ello arribar a los resultados.

La forma de abordar el presente trabajo de investigación fue a través de las propuestas de Yin (1993, p. 220) y Tellís (1997, p. 231), quienes señalan algunas de las muchas bondades que el método ofrece, como: ser un método articulador entre dato y teoría, es de análisis multiperspectivo que explica de forma exhaustiva una situación social, constituye una orientación, que enfatiza la particularidad de un problema específico, cuyos límites delimitan también su propio universo.

En el presente estudio se implicaron los tres tipos de caso señalados por Yin (1993, p. 236); porque, como se señala, el trabajo comprende primeramente una etapa explicativa que sirvió como preludeo; el segundo caso, facilitó explicar aquellos datos diferentes o especiales en alguna organización, grupo o individuo con respecto a otros. Por ejemplo, el caso Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A.C.

La etapa exploratoria indicó diferencias sustanciales con respecto a las demás organizaciones como: su composición; un alto grado de preparación académica (en promedio, sus directivos en los últimos veinte años han sido profesionistas) haber sido propositivos con estrategias de lucha para incrementar su desarrollo; por último, la delegación de su representatividad, desde las fechas mencionadas, recae en sólo dos personas.

El tercero y último caso es el descriptivo. Éste requirió de una teoría que describiera, las situaciones de análisis como las mencionadas, y encontrar los porqués de la problemática resultante, que condujo a la elaboración e implementación de alternativas.

El primer elemento, se efectuaron las preguntas: ¿el qué?, siendo la causas de la baja de la rentabilidad; ¿a quién?, las organizaciones del TPC de Culiacán; ¿en dónde?, en el municipio de Culiacán; ¿el cómo, a través de el enfoque mixto cualitativo–cuantitativo con un caso de estudio y ¿el porqué?, es deseable se quiera conocer la causa del problema del impacto de la política fiscal en materia de impuestos para su análisis e interpretación.

En el segundo, se observo a las organizaciones involucradas, para posteriormente entrevistarlas y finalmente encuestarlas, poniendo especial atención a los elementos relevantes que proporcionaron indicios hacia donde enfocar la atención, y como resultado se obtuvieron evidencias relevantes para este estudio.

En el tercer elemento se enfatizaron los: Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A.C, analizando los elementos diferenciados con respecto a las demás organizaciones.

En el cuarto: se dieron la unión de datos a las proposiciones del análisis. Con procesos idóneos de integración, los datos que arrojó formaron las variables para su estudio.

El quinto y último elemento: se establecio los criterios para interpretar hallazgos. De dos maneras: de opinión y de encuesta.

Asimismo, se utilizaran las cuatro etapas descritas por Tellís (1997), Rodríguez Peñuelas (2003, p. 154).

En la primera etapa: se diseñó el protocolo para el estudio de caso. Donde se incluyen las habilidades requeridas, elaborando preguntas hasta estar seguro de encontrar las adecuadas; con ello se adquirió cierta habilidad en la metodología empleada.

En la segunda etapa, la conducción del estudio, se preparó la manera de sistematizar los datos que se recaben; de igual manera se distribuirán los cuestionarios y se visualizara la forma en que se conduciría la entrevista.

En la tercera etapa, comprendió el diseño de la estrategia para el análisis de la evidencia aportada por el estudio de caso.

La cuarta y última etapa, se desarrollaron las conclusiones, recomendaciones e implicaciones sustentadas en la evidencia.

Cabe destacar que, aunque algunos autores mencionan que en los estudios de caso generalmente están basados en el enfoque cualitativo y que por lo tanto no hay necesidad de utilizar muestras probabilísticas, por el hecho de que la información que se encuentran durante el proceso de investigación, entre mas se confronte con los escenarios en los cuales se encuentra el objeto de estudio, podrán garantizar su validez y confiabilidad, pero esto dependerá fundamentalmente del alcance de los propósitos planteados por el investigador.

Para este estudio de caso se decidió además de lo anterior aprovechar la sistematización del enfoque cualitativo. Para recoger los indicadores que sirvieron formar variables medibles numéricamente, lo cual permitió la elaboración de los cuestionarios a aplicar en los diferentes universos de población, con el propósito de dar una interpretación más objetiva a este estudio y un mejor sustento, de acuerdo con lo señalado por Hernández, et.al. (2004, pp. 87y88).

En cuanto a la presentación y análisis de la información. Los instrumentos a emplear dieron cuenta de la manera en que la investigación fue realizada, además del cúmulo de datos resultado de la aplicación de los diferentes instrumentos a utilizados que posteriormente se convirtieron en información. De acuerdo con la metodología empleada, esta parte explica la información producto del análisis, misma que es presentada con partes textuales de las observaciones y entrevistas informales y formales realizadas además de gráficas, cuadros y figuras de fácil interpretación.

Es oportuno mencionar que la metodología que se utilizo para el análisis de la información fue resultado de las orientaciones planteadas por Taylor y Bodgan (1987) y Rodríguez Peñuelas (2010); destacando lo siguiente:

La primera, en esta fase se identificaran los indicadores, categorías, las variables y temas desarrollando conceptos y proposiciones.

La segunda fase, incluyo la codificación de los datos la comprensión del tema de estudio.

En la fase final, se enlistaran los datos tomando en consideración el contexto en que se recopilaron.

En la misma dirección, se dispuso del procedimiento seguido por Rodríguez Peñuelas (2010, p. 115), para el procesamiento y análisis de la información; utilizándolos de la siguiente forma:

Los datos se ordenaran de acuerdo con las preguntas de investigación, seleccionando la información a analizar; la manera de compilar los datos fueron en bruto; se realizaron las conexiones del resultado de la aplicación de los diferentes instrumentos empleados

sistematizándolos de acuerdo a las variables de investigación y temas; y, finalmente, se ordenaran los datos secuencialmente.

Cabe aclarar que en esta investigación la recolección, procesamiento y análisis se fundamentaran en las propuestas teóricas presentadas en el marco teórico.

6.10. Enfoque Cuantitativo en el Estudio de Caso

Las diversas definiciones hechas en párrafos anteriores señalan que difícilmente se mezclan los enfoques cualitativo y cuantitativo; sin embargo, el estudio se ha conjuntado el enfoque cuantitativo con ciertos parámetros numéricos, con el fin de explicar de forma estadística los resultados encontrados, y observar que grado de dispersión qué comparativamente tienen.

En esta etapa de la investigación como se a mencionado de manera reiterada. La información que se fue encontrando en la aplicación del enfoque cualitativo, permitió encontrar aspectos relevantes que orientaron la elaboración y de tres cuestionarios que se aplicaron a diferentes universos de población.

Seleccionar un instrumento de medición, en algunas ocasiones es necesario que el investigador elabore sus propios cuestionarios. Otras de las ocasiones se utilizan formatos que por su frecuente utilización han demostrado ser validos y confiables.

Los primeros dos cuestionarios fueron implementados con preguntas cerradas desde la perspectiva del investigador, contruidos debido a que cuando se sistematizo la información, de manera frecuente se encuentra el reclamo hacia las instituciones públicas de: mala atención y de gestión inadecuada de parte de los servidores públicos, cuando requieren de algún servicio relacionado a la actividad del transporte. Ambos cuestionarios consistieron de ocho preguntas cada uno. Con los cuales se midió, la calidad en la atención y la gestión que reciben en las dependencias públicas, de parte de los encargados. La manera como se aplicaron fue al azar.

El tercer cuestionario se escogió uno valido y confiable construido y probado por Rensis Likert. Implementándolo al igual que los dos primeros con el análisis de la información, pues ello permitió sistematizarla formando las variables numéricas que posteriormente dieron como resultado la construcción y aplicación del cuestionario tipo Likert. Todo de acuerdo a las preguntas y los objetivos y de investigación. Siendo de esa manera como se pudo comprobar de manera cuantitativa los hallazgos cualitativos. La manera como se aplico fue probabilísticamente.

A continuación se procede a explicar la manera en cómo se diseño este enfoque

Para el diseño de los cuestionarios de: Atención y de Gestión se elaboraron a partir de los siguientes pasos:

1. Se indago las dependencias que tenían que ver con los factores de atención y de gestión relacionadas con la actividad del transporte.

2. Se visito de manera frecuente a las instituciones escogidas explorándolas y observándolas.
3. Se construyo un primer cuestionario
4. Se realizaron pruebas piloto aplicada a usuarios comunes de las dependencias
5. Se construyeron los cuestionarios definitivos

Siguiendo en la misma dirección a continuación se procede a describir los pasos que se utilizaron en la aplicación del cuestionario tipo Likert. resumiéndolo en seis acciones, de acuerdo con Hernández et.al. (2005, pp. 300-329)

1. Determinación de la muestra a investigar. Se estudio a un universo de 290 socios que tiene la organización Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A.C., ubicada en la sindicatura de Costa Rica.

2. Selección de la muestra. Se escojio una muestra representativa del universo, llamado conjunto, misma que se calculo a través de el método probabilístico, al cual se le denomino subconjunto, es pertinente aclarar que esta muestra es capaz de reflejar las características de todo el universo. La manera en que se calculo se detalla a continuación:

Con los datos que se muestran a continuación se procedió a calcular la muestra a estudiar.

Datos

Población total $N = 290$

$V = 0.04$ = error estándar de la población; es decir, de cada 100 elementos, 96 es mi predicción correcta

$\hat{Y}_{media} = 1 = 100\%$

$S^2 = p(1-p)$

$P = 90\% = 0.9$ es la probabilidad de que los 96 casos ocurran

$S^2 = S$ elevado al cuadrado

$V^2 = V$ elevado al cuadrado

Fórmula N°.1: $n' = S^2/V^2$; para calcular muestra de una población infinita. Sustituyendo los datos en la primera fórmula, pues se considera que no se conoce la población a estudiar.

Primero se calcula el valor de **S²**

$$S^2 = 0.9 (1-0.9) = 0.09$$

Posteriormente el valor de **V²**

$$V^2 = .04 \times .04 = 0.0016$$

Luego los datos resultantes, se sustituyen en la fórmula 1 para muestras desconocidas = $n' = V^2 / S^2$

$n' = 0.09 / 0.0016$ por lo tanto, $n' = 56.25$ es la población muestra a estudiar del total de una población infinita.

Procediendo con el cálculo, el valor obtenido anteriormente se sustituye en la **fórmula N° 2** para una población conocida. Por ser este el caso de estudio = $n = n' / (1 + n' / N)$.

Sustituyendo se obtiene: $n = 56.25 / (1 + 56.25 / 290) = 47.11$. Esta cantidad se redondeó a 47 para que nos diera una cantidad cerrada y esta es la cantidad de cuestionarios que se debió aplicar, pero se decidió para el caso aplicar 50 por cuestiones prácticas.

3.- Tratamiento de la muestra. Después de calcular la muestra, se procedió a conocer a quienes de los socios se aplicarían las encuestas, haciéndolo por medio del procedimiento de selección semántica de la siguiente manera:

$$\text{Fórmula N}^{\text{a}} \text{ 3} = k = n/N$$

De donde:

K = intervalo de aplicación de la muestra

N = universo (población), n = muestra obtenida es el subconjunto del universo.

De los datos anteriores para conocer el intervalo K para este estudio se obtuvo de la siguiente manera:

$K = 290 / 50 = 5.8$, por lo que ello quiere decir que, de cada seis elementos que fueron extraídos de un recipiente donde se encuentra el total del universo, el sexto fue al que se le aplicó la encuesta y así sucesivamente hasta completar el total de la muestra 50.

4.- Etapa de recolección de los datos.

Una vez seleccionado el diseño de investigación apropiado y la muestra adecuada de acuerdo con nuestro problema de estudio e hipótesis, la siguiente etapa consistió en recolectar los datos pertinentes sobre las variables involucradas en la investigación. Lo cual implica actividades estrechamente vinculadas entre sí.

Para aplicar los instrumentos de medición, se utilizo dos tipos de medición, en los cuestionarios de preguntas cerradas, En esta etapa las mediciones consistieron en cuantificar cada pregunta y realizar el conteo de acuerdo al nivel de respuesta.

En lo que respecta a la medición del cuestionario tipo Likert la codificación de los datos fue por orden de importancia con un escalamiento del 1 – 5.

5. En esta etapa las mediciones consistieron en cuantificar cada pregunta y realizar el conteo de acuerdo al nivel de respuesta, pudiendo así codificar los datos por orden de importancia. Para los cuestionarios de preguntas cerradas se realizo con un conteo simple de las respuestas, que luego se registraron en cuadro. De igual forma para el cuestionario tipo Likert, pero para este ultimo el cuestionario se apoyo con el programa Excel, para la representación de los datos a través de gráficas.

6. Realización de las mediciones. Las mediciones para este caso se efectuaron a partir de los valores resultantes obtenidos a través de la escala del 1–5, relacionados con los conceptos abstractos del método cualitativo.

Posteriormente se procedió a calcular la confiabilidad de las mediciones realizando cuatro pruebas piloto con periodos de 15 días cada una, obteniendo a través de la siguiente fórmula:

Fórmula N° 4 = $X = t + e$

Donde X = valores observados, = 1.0 resultados disponibles, t = valores verdaderos = 0.9 promedio de las cuatro pruebas y, e = grado de error =?

Sustituyendo los datos, en la fórmula se obtiene:

10% comprobando que el instrumento es confiable. En el caso de que sucediera así, pues con ello se comprobara que su validez es confiable.

Los diseños abordados para los enfoques cualitativo y cuantitativo, en la investigación, permitió el procesamiento, análisis y sistematización de la información obtenida, es de la siguiente manera: para el enfoque cualitativo, con el programa atlas, en lo que se refiere al enfoque cuantitativo, fue a través del programa Excel.

6.11. Instrumentos Metodológicos Para el Proceso de Investigación

Instrumentos Metodológicos Para el Proceso de Investigación Enfoque Cualitativo

Los métodos a emplear para el acopio de la información para el enfoque cualitativo es: Exploración, observación y la entrevista.

Con respecto a la exploración la forma en que se ha trabajado y se continúa ha sido la siguiente: inmersiones al campo de estudio una y otra vez, en un primer momento se establecieron periodos semanales en las visitas que se realizan, mismas que se fueron espaciando en la medida en que la información fue permitiendo iniciar con la redacción

de los datos que se iban encontrando. Por lo que posteriormente se realizaran en la medida en que el mismo estudio así lo requiera.

En lo que se refiere a la observación, la manera en que se ha venido haciendo y se prosigue es: observación informal (cubierta) y la formal (encubierta). En la informal se efectúa en aquellas situaciones en las que no es conveniente que los sujetos observados no intervengan en el proceso con el propósito de evitar al máximo la contaminación de la investigación.

La observación formal se da cuando ya los sujetos conocen el objetivo de la investigación y permiten ser observados. Pero a su vez se procura de parte del investigador, de que no haya contaminación, procurando que su intervención no tenga que ver con la recolección de datos.

En realidad con ambos métodos de observación, se propone realizarla una cada semana para observar el comportamiento de los socios por separado y cada mes en las reuniones de asamblea.

Los medios para la recolección de las evidencias para las exploraciones y observaciones y la entrevistas realizadas en la etapa primaria, son principalmente describiendo la serie de acontecimientos sucedidos en el contexto, a través de hacer anotaciones en una libreta. Posteriormente En la siguiente etapa permitirá utilizar otros medios como: Cámara y grabadora.

En relación a la entrevista fue elaborada a partir de la información que se ha venido obteniendo a partir de la exploración y la observación en sus dos modalidades.

Es pertinente aclarar que después de analizar los diferentes tipos de entrevistas que existen se decidió por la entrevista semiestructurada y abierta. Esto permitió finalmente arribar en la elaboración del siguiente formato de entrevista (Anexo4).

Los medios para la recolección de las evidencias en las entrevistas son a través de de redactar en las preguntas respectivas las respuestas proporcionadas, procurando ir anotando hasta el más mínimo detalle y con sus mismas palabras procurando no contaminar. Los medios a utilizar son. Cámara y grabadora.

Instrumentos Metodológicos Para el Proceso de Investigación Enfoque Cuantitativo

En este enfoque se utilizo el cuestionario con preguntas cerradas y el cuestionario tipo likert.

En lo que respecta al cuestionario de preguntas cerradas fueron aplicadas al azar, a usuarios que en ese momento soliciten algún servicio y a los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán, prestado por las instituciones públicas señaladas a continuación:

- 1.- Tránsito y Transportes;
- 2.- Recaudación de Rentas;
- 3.- Procuraduría de Justicia;
- 4.- Policía Municipal de Culiacán;
- 5.- Policía Federal de Caminos;
- 6.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Lo anterior permitió la formulación y elaboración de dos cuestionarios: de gestión y de atención presentados a continuación: (Anexo6)

Con respecto al cuestionario tipo Likert se elaboro a partir de los indicadores resultado, tanto de las exploraciones, observaciones y las entrevistas. Presentado a continuación. (Anexo7)

CAPÍTULO VII RESULTADOS

Después de un largo y difícil recorrido emprendido en este estudio, pasando primeramente por la idea de investigación generada y después de realizar una serie de acciones como: explorar, observar, entrevistar, y la consulta de fuentes de información como: libros, tesis, páginas Web, revistas, periódicos, archivos, lo relacionado a la problemática que presentan las organizaciones del TPC de Culiacán. Se afinó y estructuró, permitiendo la generación del planteamiento del problema, que después determinó la construcción del basamento teórico y metodológico que sustenta este trabajo, lo que posibilitó regresarse a realizar un análisis de los contenidos una y otra vez, haciendo la sistematización de todo aquello que se iba encontrando, para plasmarlos de acuerdo al orden.

Hay que tener en cuenta que todas las acciones que se emprenden, deben ser por algo y si en ello se hace con rigor, aplicando el método científico, con mayor razón deben generalizarse, y si involucra a terceros, no hay de otra, por lo tanto, la comunicación de los resultados es necesario, esto a pesar de que las investigaciones acerca de un fenómeno jamás terminan, pues se encuentra en un determinado espacio y tiempo, produciendo transformaciones dinámicas, de tal suerte que los hallazgos que se obtienen son sólo aproximaciones para esclarecer una parte del fenómeno en cuestión.

A pesar de ello, los resultados alcanzados, se obligan a definirlos con claridad y de acuerdo con las peculiaridades del posible beneficiario. Pero antes de exponerlos es necesario que el investigador precise y conteste, las interrogantes orientadas hacia ¿qué deberá proporcionar? Para el objeto de este estudio se formularon los siguientes cuestionamientos: ¿Cuál es el contexto en que habrán de presentarse los resultados? ¿Quiénes son y serán los usuarios de los resultados? ¿Cuáles son las características de estos usuarios? ¿Quiénes serán los beneficiados?

La forma en que se presenten los resultados depende de las respuestas a los cuestionamientos formulados por el investigador, de hecho que en lo que se refiere a al contexto, los usuarios y los beneficiarios lo debe de tener bien precisado, pues solo de esa manera será como podrá dar respuesta a los cuestionamientos formulados.

Básicamente existen dos contextos en los que pueden presentarse los resultados de una investigación: contexto académico y no académico. Este trabajo de investigación se presenta fundamentalmente el académico, aunque no deja de lado al público más amplio.

El material reunido en este apartado capitular, se produjo mediante la contrastación de lo dicho por los teóricos y las actividades de: exploración, observación, tres entrevistas semiestructuradas realizadas a profundidad a tres líderes del transporte, la revisión de hemerotecas de los principales diarios de la ciudad de Culiacán, asimismo, la aplicación de 120 cuestionarios con preguntas cerradas y 50 cuestionarios tipo Likert. Durante todo el desarrollo de esta investigación, entre los años de 2007–2011.

En el proceso de este trabajo, es de enfoque mixto, predominando el enfoque cualitativo, donde se describen las formas del cómo se realizó el análisis de ambos y de todo lo encontrado durante su desarrollo.

Para el enfoque cualitativo, la presentación de los resultados se hace describiendo las exploraciones, observaciones y las entrevistas efectuadas a lo largo del tiempo que esta investigación duró, a través del programa atlas.

Como es conocido, los estudios de enfoque cualitativo son sólo opiniones vertidas acerca de una realidad concreta, para después realizar el análisis interpretativo, concluyendo con su redacción en un documento final, mismo que sirvió para encontrar los indicadores más relevantes, que al sistematizarlos permitió conocer el nivel de frecuencia, logrando la formación de variables.

En lo que respecta al enfoque cuantitativo, de la información resultado de la sistematización del otro enfoque. Permitted la recogida de las variables más importantes del objeto de estudio, descomponiéndolas en una serie de factores a los cuales se les asignaron cantidades (valores) fáciles de medir, finalmente los hallazgos encontrados sirvieron para contrastar la aplicación de ambos métodos.

La presentación de los resultados de este enfoque se hace a través de cuadros y gráficas fáciles de interpretar, con el programa Excel.

Los apartados que comprende el presente capítulo son: Resultados de los enfoques cualitativo y cuantitativo.

7.1. Resultados del Enfoque Cualitativo

Los hallazgos encontrados se enmarcan en dos escenarios: en el primero se fundamentó en un estudio que en un inicio fue de lo explorativo a la observación y luego a las entrevistas informales, que posteriormente el ir y venir de manera paulatina hacia los escenarios del entorno del objeto de estudio, permitió un segundo escenario, la de profundizar en la instrumentación de las técnicas señaladas, permitiendo más formalidad, logrando la acumulación de una información muy extensa.

Después de la gran acumulación de información obtenida a través de este enfoque, la tarea fue la de realizar su sistematización, de todo aquello que implicara, además de una relación directa ante el problema que presenta el objeto de investigación, otra que nos explicará de qué manera se presentan las implicaciones sociales que trae aparejado con su entorno interno y externo. Para el análisis de estos entornos se vio la necesidad de indagar que sucede en el ámbito internacional con las políticas públicas de manera particular la tributaria, con el propósito de encontrar la las diferencias en las hechuras con las política nacional y la manera en como repercuten en el desarrollo de las organizaciones mexicanas, de manera particular las del transporte de carga.

A continuación se muestran los hallazgos encontrados en el orden de las respuestas de las interrogantes planteadas.

Pregunta N° 1

¿Cuáles son los factores en lo político y lo fiscal, que tienen que ver con el transporte de carga en los ámbitos internacional y nacional, que influyen en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán con respecto a su forma de tributar?

Al analizar los documentos del ámbito internacional acerca de la política pública de AL y la unión europea, arrojo una serie de elementos que permiten reflexionar. Esto a pesar de que, estos elementos aun se encuentran en debate de los propios actores, de las políticas de reforma fiscal llevados a cabo en esos países, es decir, a los sujetos políticos y económicos, los cuales, en última instancia, son los encargados de su diseño, elaboración y puesta en ejecución. Todo ello, sin el ánimo de exportación de modelos foráneos hacia realidades políticas y económico-institucionales muy distintas y a su vez diversa.

Lo aquí expuesto por lo tanto, son contribuciones que invitan al debate abierto sobre las distintas reformas de política pública, objeto de esta investigación en materia fiscal de manera particular, en el pago de impuestos, implementados en otros países, considerando las limitaciones debido a la distancia, no sólo geográfica, sino también en el orden de la cultura política, económica e institucional. Que tan diferente se presenta en los distintos escenarios del ámbito mundial.

Denotando lo variadas en que estas se presentan. A manera de ejemplo. El peso territorial y poblacional de México (110 millones de habitantes), con el de Perú (28 millones de personas). Así como la evolución de las, instituciones, partidos políticos, sociedad civil, legislación, entre otras. (Los cuales ya eran distintos en tiempos del virreinato) clarifican lo antes dicho. Así de la misma manera podríamos establecer las diferencias entre cada una de las naciones de AL, para el caso de Brasil y México en los cuales nos habremos de centrar, se puede asegurar que sería la otra cara de la moneda del comparativo anterior. Pues solo en el número de habitantes Brasil nos dobla en cantidad de habitantes y su territorio es más de cuatro veces en superficie territorial.

Por mencionar otra de las divergencias es el comparativo entre AL, en relación con los países del Sureste de Asia, es aún más negativa. Mientras que naciones como Corea del Sur o Tailandia disponían en los años cincuenta del pasado siglo de niveles de desenvolvimiento económico y renta per cápita inferiores a los de varios Estados latinoamericanos clave, tales como Argentina o Brasil, lo cierto es que en los momentos actuales aquellos países superan en varios dígitos cualquiera de los indicadores de renta y riqueza utilizados habitualmente para posicionar a las naciones en las escalas de desarrollo mundial, tanto cuantitativos (PIB, renta, etc.) como cualitativos (índices de desarrollo humano).

Cuando se hacen los comparativos entre países no deben ser subjetivos porque estaríamos negando aspectos mucho más relevantes, que presentan una realidad en su crudeza. Porque los países no pueden ni deben agruparse de manera arbitraria en un

conjunto idéntico. Error que cometen de manera secuencial los encargados de elaborar e implementar las políticas públicas.

Una idea de la magnitud del problema por lo general es cuando los políticos anuncian que el país está en vías de recuperación, lo hacen con una visión parcial del desarrollo económico, pues solo lo identifica con la elevación de variables macroeconómicas, tipo PIB, lo que ha propiciado que la mejora para la inmensa mayoría de la población se aleje cada vez más, generando un aumento de la gran brecha de desigualdad de renta y riqueza que existe.

En relación al fenómeno de la pobreza en AL su evolución no es la necesaria para lograr los desarrollos deseados a como lo requieren los países; pues de 1990 – 2011 la pobreza del 48% solo se ha reducido al 44% lo que se traduce en que más de 220 millones de personas siguen en esta situación en esta parte del continente Americano.

Marginación, subempleo masivo vinculado a la informalidad económica agudizada en zonas urbanas, falta de acceso a servicios básicos, provocan este grado de situaciones además de que han provocado inmigración ilegal a otros Estados.

A pesar de ello existen otros elementos positivos: desde la mejora general de los grados de alfabetización y escolarización, aunque en algunos casos esto debe también considerarse desde el punto de vista de la calidad de la enseñanza.

Otro aspecto es que el sistema democrático en AL no ha ido, acompañada por un incremento de la ciudadanía social empleo, protección ante la vejez, ante la enfermedad, ante el desempleo, ante la discapacidad, educación, vivienda, igualdad de oportunidades, seguridad ciudadana, mejora del nivel económico, acceso a los nuevos instrumentos de información y comunicación. Muchos ciudadanos carecen de derechos civiles y sociales básicos. La incapacidad, la debilidad, de los Estados en AL para asegurar cuestiones que les afectan, entre otros, ha llevado a algunos a hablar de Estados ausentes. Así como de una ciudadanía poco participativa.

La desigualdad de los procesos de modernización e institucionalización económica, política y social de AL en los últimos ejercicios, agravo los grandes desequilibrios sociales, regionales, de género, entre otros, que caracterizan desde sus orígenes el modelo económico, de por sí distorsionado y desigual. Pues no ha logrado en los últimos años consolidar la democracia, iniciar un proceso general de reformas económicas y sociales y repuntar en los índices de desarrollo económico universal. Tampoco las escasas mejoras que se han obtenido se han extendido de manera uniforme por toda AL, ni han beneficiado de manera equitativa y generalizada al común de la población.

Ni los pronóstico de la OMC, CEPAL, y la OCDE han sido acertados, esto a pesar de las recomendaciones que han hecho para que suceda la recuperación de los países de AL, sino que ha sucedido todo lo contrario pues en muchos de los países realizan las reformas en donde les conviene con el fin de acceder a los apoyos que estos

organismos proporcionan. Que según como objetivo es el de aliviar las condiciones de desigualdad en todos los países miembros.

A pesar de ello no se puede echar la culpa solo a la región, porque la pérdida paulatina del dinamismo de la economía internacional y, en algunos casos, el retiro gradual de las políticas públicas adoptadas en la región para enfrentar la crisis, han sido las principales causas de ello.

Los efectos negativos en la capacidad de las economías de crecer, de generar empleo productivo y de disminuir la desigualdad. Han sido truncados.

En este sentido, la reconstrucción del espacio fiscal resulta de vital importancia para los países de la región de AL, ya que contribuiría no solo enfrentar los tradicionales desafíos de las políticas públicas (necesidad de aumentar la inversión en capital físico y social) sino también a atender algunos desafíos que se plantean a partir de la evolución del escenario internacional. Pues permitiría el incremento del ahorro del sector público logrando con ello tener una política monetaria menos contractiva que ayudaría a reducir la tensión entre las estrategias antiinflacionarias y cambiarias.

En relación al contexto tributario internacional, en el país Brasileño las principales directrices tributarias son establecidas por la Constitución Federal, que dispone acerca de los principios generales, las limitaciones del poder de tributar, las potestades y también sobre la distribución de los ingresos tributarios. De esa manera, el Sistema Tributario Nacional es instituido por la propia Constitución, que determina que la Unión, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios podrán instituir tributos.

La autonomía político-administrativa, característica esencial del sistema federativo, le concede a cada esfera de gobierno la posibilidad de instituir impuestos, tasas (debido al poder de policía o por la utilización de servicios públicos) y contribuciones para mejoramientos (provenientes de obras públicas). En lo que se refiere a las contribuciones sociales, en su mayoría solamente pueden ser instituidas por el Gobierno Federal. Según lo establecido en la Constitución Federal brasileña, promulgada en 1988. La que atribuye potestades tributarias tanto a la Federación, como a los estados y a los municipios. Pero Corresponde a la Federación la competencia para gravar importaciones, exportaciones, rentas de cualquier naturaleza, comercio de productos industrializados, operaciones de crédito, de seguro y relativas a títulos y valores mobiliarios, bienes inmuebles rústicos y grandes fortunas.

Los tributos componentes del sistema tributario brasileño se visualiza por su representatividad económica en relación a la carga tributaria. La mayoría de los tributos tiene como finalidad principal la recaudación de fondos para el financiamiento de las acciones estatales (tributos recaudatorios), a pesar que algunos de ellos tienen características que les otorgan la condición de instrumentos de política económica o social (tributos reguladores).

Para dar soporte a sus actividades, la Administración Tributaria en Brasil está utilizando en gran escala la “tercerización” de tareas intermediarias. Como ejemplo,

podemos mencionar: la impresión, distribución o venta de formularios por empresas privadas, bien como la recepción de declaraciones y el recibimiento de tributos por intermedio de la red bancaria. La SRF tiene prácticamente toda su recaudación procesada a través de la red bancaria.

En lo que concierne al sistema de "retención en la fuente" es también de larga utilización en el modelo tributario brasileño; por ese mecanismo, la legislación transfiere a terceros la responsabilidad por el cobro de varios tributos, notándose más en los relativos a los rendimientos del trabajo y del capital.

Por las administraciones tributarias estatales, el instituto de la "sustitución tributaria", a través del cual la legislación elige, entre los muchos agentes que interfieren en determinada cadena de producción/distribución, aquel que, por ofrecer mayor seguridad con relación al cumplimiento de la obligación tributaria, será el sujeto pasivo responsable por la recaudación de todo tributo relacionado con aquella cadena productiva, incluso sobre hechos imposables que ocurren posteriormente.

El sistema tributario de Brasil se caracteriza por la existencia de impuestos propios a cada uno de los tres niveles de gobierno (federación, estados y municipios) y de dos mecanismos fiscales son bien diferentes, primero, un sistema de repartición de ingresos tributarios figuran igualmente en los fiscos de las unidades los comparten como recursos propios y segundo, un sistema de transferencias intergubernamentales opera en forma redistributiva y compensatoria atenuando desigualdades regionales. Tiene esta última un direccionamiento vertical hacia abajo, es decir el gobierno federal transfiere hacia los estados y municipios y un su vez los estados transfieren un sus municipios.

Las principales formas de recaudación del sistema fiscal brasileño en su potestad impositiva Según la Constitución política de la república federativa de Brasil (1988), clasificados por su naturaleza y por la respectiva competencia son las siguientes:

Cuadro N° 5
Impuestos principales vigentes en Brasil

IMPUESTOS	COMPETENCIA
-Impuestos sobre el Comercio Exterior	
-Impuesto sobre la Importación – II	Unión
-Impuesto sobre la Exportación – IE	Unión
-Impuestos sobre el Patrimonio y la Renta	
-El Impuesto Predial y Territorial Urbano – IPTU	Municipios
-Imposto Territorial Rural - ITR	Unión
-Impuesto de Transferencia Inter Vivos de Bienes Inmuebles: ITBI	Municipios
-Impuesto de Transferencia Mortis Causa y Donaciones – ITCD	Estados
-Impuesto sobre la Propiedad de Vehículos Automotores – IPVA	Estados

-Impuesto sobre la Renta y Ganancias: IR	Unión
-Impuestos sobre la Producción y Circulación	
-Impuesto sobre Productos Industrializados- IPI	Unión
-Impuesto sobre Circulación de Mercancías y Servicios de Transporte y Comunicación – ICMS	Estados
-Impuesto sobre Servicios de Cualquiera Naturaleza – ISS	Municipios
-Impuesto sobre Servicios de Cualquiera Naturaleza – ISS	Unión

Fuente: Elaboración propia Morales (2012)

Para el caso del país mexicano la constitución política promulgada en 1917 establece las directrices tributarias con: principios, limitaciones del poder de tributar, potestades y la distribución de los ingresos tributarios.

Los que tienen la atribución de elaborar e implementar las políticas públicas, son los diputados federales y los senadores, mismos que al realizarlo toman en consideración las condiciones: políticas, económicas y sociales de todo el país.

Pero además en sus decisiones los gobiernos también deben tener presentes las tarifas impositivas de instituciones internacionales como la OCDE, FMI entre otros, que les imponen medidas fiscales y compromisos internacionales.

Las esferas de gobierno que intervienen para la implementación, las formas de tributar y distribución de los recursos provenientes de la recaudación son: la federación los estados y los municipios. Con el propósito de consagrar el principio constitucional de solidaridad social. A través de tres principios básicos: la equidad (justicia), neutralidad y simplicidad, encontrando otros implícitos como; Legalidad, Igualdad, Generalidad, No confiscatoriedad, Proporcionalidad contenidos en el artículo 31, fracción IV, constitucional.

En relación a la potestad o poder tributario de la federación, no es absoluta y total, sino que tiene limitaciones de orden política y constitucional, que derivan de la forma de organización política propia de cada estado, dentro de los lineamientos la constitución política de los estados unidos mexicanos.

La recaudación del sistema tributario mexicano, en su mayoría tiene como finalidad proveer de fondos para el financiamiento de las acciones estatales (tributos recaudatorios), a pesar que algunos de ellos tienen características que les otorgan la condición de instrumentos de política económica o social (tributos reguladores).

La Administración Tributaria en México utiliza tareas intermediarias. Como ejemplo: la impresión, distribución o venta de formularios por empresas privadas, bien como la recepción de declaraciones y el recibimiento de tributos por intermedio de la red bancaria, prácticamente toda su recaudación procesada a través de la red bancaria.

En lo que concierne al sistema de "retención en la fuente"; por ese mecanismo, la legislación transfiere a terceros la responsabilidad por el cobro de varios tributos, notándose más en los relativos a los rendimientos del trabajo y del capital.

la "sustitución tributaria", la legislación elige, entre los muchos que interfieren en determinada cadena de producción/distribución, aquel que, por ofrecer mayor seguridad con relación al cumplimiento de la obligación tributaria, será el sujeto pasivo responsable por la recaudación de todo tributo relacionado con aquella cadena productiva, incluso sobre hechos imposables que ocurren posteriormente.

Jiménez (2000, p. 314) Latapi (2000, p. 19), Fernández (2002, p. 35) El Art. 21 del Código Fiscal de la Federación (2010), García Mañes (2004, p. 45), denotan lo siguiente: interpretar la Ley es descubrir el sentido que encierra. Pugliese citado por Faya (1999, p. 192), dice que con frecuencia el legislador emite las leyes efectuándolas de acuerdo a la interpretación que desde su punto de vista le proporciona a las leyes fiscales, por lo que debe suplir el silencio de la Ley o corregir sus formulas poco claras, basándose en el principio de que cuando no hay precisión técnica en el lenguaje de la legislación, siempre se puede acudir a los principios de derecho tributario, pero atendiendo a los principios de la constitución política mexicana.

Otro comentario considerado muy acertado es el que, Andreozzi (1978), citado por Latapi (2005, p. 59) Rodríguez (1976), citado por Latapi (2005, p. 58), Gutiérrez (1999, p. 92), En el mismo sentido, León (2006, p. 35), comenta supongamos que por un momento la economía funcionara con eficiencia total, que siempre se encuentre en la frontera de posibilidades de producción y nunca por debajo de ella, que siempre eligiera la cantidad correcta de bienes públicos frente a los privados, la razón se halla en que las rentas dependen de una variedad de factores, entre los cuales se encuentran el esfuerzo, la educación, la herencia, los precios de los factores y la suerte. La distribución de la renta resultante puede no ser un resultado justo. Recordemos, además, que los bienes siguen a los votos monetarios y no a las mayores necesidades. Es posible que en el gasto de un rico esté recibiendo la leche que necesita un niño pobre para estar sano.

Lo escrito por estos prestigiados teóricos entre otros de la política fiscal denotan, la diferencia entre el deber ser y el hacer, pues lo que ellos escriben emana de los principios de la constitución mexicana, de la cual ninguna Ley debe estar por encima de ella, pues todo lo que se implemente debe estar sustentado en lo escrito allí, pero lo que nos indica la realidad objetiva, es de que existen grandes incongruencias entre los tributos implementados y las condiciones de capacidad contributiva de los sujetos, además de crear impuestos sin que medien fundamentos legales para su implementación, con un alto grado de inequidad e injusticia.

Las principales formas de recaudación del sistema fiscal mexicano en su potestad impositiva Según la Constitución política de la de los estados unidos mexicanos promulgada en 1917, clasificados por su naturaleza y por la respectiva competencia son las siguientes:

Cuadro N°6
Impuestos principales vigentes en México

IMPUESTOS	COMPETENCIAS
Impuesto Sobre la Renta Impuesto ISR	Federación
Impuesto al Valor Agregado IVA	Federación
Depósitos en Efectivo IDE	Federación
Empresarial Tasa Única IETU	Federación
Impuesto Especial Sobre Producción y Servicio IESPS	Federación
Impuesto al Comercio Exterior Importaciones y Exportaciones ICE	Federación
Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Automóviles ISTUA	Estado
Impuesto Sobre Automóviles nuevos ISAN	Estado
Impuesto Sobre Nómina IS/N	Estado
Impuesto al Hospedaje IH	Estado
Impuesto predial IP	Municipio

Fuente: Elaboración propia Morales (2012)

Como se puede observar las maneras de tributar de dos de los países de AL. Brasil y México, no presentan mucha diferencia en las maneras de recaudar impuestos, solo se pudo apreciar que la cantidad en la base fiscal en Brasil es mayor, así como más impuestos, cuando menos en lo relacionado al transporte, hay un impuesto sobre emisiones contaminantes a diferencia con México que no los hay.

En la misma dirección y yéndonos más allá de nuestro de nuestro continente, Europa particularmente la Unión Europea (UE), específicamente España.

A la hora de explicarse y comprender el funcionamiento de las políticas y posiciones comunes de la Unión Europea tanto en asuntos meramente internos como en su política exterior. Quizá el más significativo, por su relevancia práctica y cotidiana, sea el patrón de la distinción geográfica, pero hay otros.

Sus poderes y competencias se encuentran delimitados en los tratados que la fundamentan jurídicamente y que conforman su constitución material, y se ejercen por medio de un método comunitario de gestión.

El sistema de gobierno por el que se rige la Unión y que ordena y enmarca el ejercicio legal de sus poderes y competencias es indudablemente de tipo comunitario, pero sus particularidades y el avanzado grado de desarrollo que ha experimentado en la historia de esta especial organización política lo hacen especialmente complejo y sofisticado.

El poder comunitario es ejercido por medio de un marco institucional común compuesto por las instituciones, órganos y organismos de la Unión. El parlamento Europeo y el Consejo ejercen la potestad legislativa, mientras que a la Comisión Europea le corresponde la aplicación de las leyes, la gestión de las políticas comunes y la ejecución del presupuesto; un Tribunal de Justicia para toda la Unión es el intérprete supremo del Derecho comunitario y el garante último de su aplicación por la vía judicial. El Consejo Europeo, con su Presidente a la cabeza, desempeñan las funciones de impulso político y moderación institucional que orientan la acción comunitaria en su conjunto.

La Unión Europea es una comunidad política de Derecho que se gobierna en régimen de democracia representativa y se constituye jurídicamente en organización internacional sujeto de derecho y con personalidad jurídica distinta a la de los estados que la componen. han sido objeto de una delicada evolución histórica las competencias atribuidas a la Unión por los Estados son más importantes que en muchas de las confederaciones históricas (así, una sola política monetaria, un mercado interior sin fronteras, un espacio judicial y de seguridad compartido, entre otros...); sin embargo, dichas competencias son ejercidas por la Unión por la atribución o transferencia irrevocable que con ese fin le han dado los Estados a través de los Tratados constitutivos, y no sobre la base de una soberanía propia. Orientan la acción comunitaria en su conjunto.

Debido a lo señalado anteriormente se puede decir que en asuntos de implementación en políticas públicas las decisiones corresponden a los acuerdos conjuntas de los estados miembros. Asimismo, en lo referente a lo que concierne a la política fiscal particularmente en el pago de impuestos. Se deja a que cada estado miembro elabore e implemente de acuerdo a sus necesidades políticas, económicas y sociales.

En lo relacionado al régimen impositivo, como país miembro de la Unión Europea obedece a sus lineamientos generales y específicos contenidos en las políticas de su marco jurídico. A pesar de ello le da la libertad como a todos los estados miembros de decidir en aspectos como su régimen tributario objeto de esta investigación.

España es un país en el que existen distintos niveles de administración: Estado, Comunidades Autónomas (regiones) y entes locales. A los cuales se les concede el mismo grado de autonomía a todas las regiones. La excepción viene dada por los casos de la Comunidad de Navarra y del País Vasco. Estas dos comunidades disfrutan de derechos forales históricos. En general, el traspaso de competencias desde el Estado a las Comunidades Autónomas lleva consigo la capacidad de planificar y ejecutar los proyectos de inversión que ellas consideren más adecuados. Esto se refleja en las leyes fiscales generales y en las que regulan los distintos tributos e impuestos. Cabe distinguir tres subsistemas tributarios: el Estatal, el Autonómico y el Local.

La forma en que se ha de tributar está plasmado en la Constitución Española en su art. 31.1, que dice: "Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo, inspirado en los

principios de igualdad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio."

En España, las administraciones pueden establecer distintos tipos obligaciones para contribuir a los ingresos públicos o tributos denominados: tasas, contribuciones especiales e impuestos. El tipo más relevantes son los impuestos.

Los impuestos a los que están sujetos las entidades productivas en el país español son: los impuestos directos, los impuestos indirectos. La manera de tributar del estado español, se basa en dos formas de hacerlo: régimen general de ley y el de módulos, donde el contribuyente escoge como ha de realizar el pago de sus impuestos, claro que cada una de los regímenes tiene sus maneras específicas que se deben cumplir para tributar en uno u otro.

Cuadro N°7
Impuestos principales vigentes en España

IMPUESTOS		COMPETENCIAS
Impuesto Sobre el Valor Añadido	IVA	Estado
Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	IRPF	Estado
Impuesto sobre Sociedades	IS	Estado
Impuesto Especial Sobre Producción y Servicio	IESPS	Estado
Impuesto Sobre el Patrimonio	IP	
Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Automóviles		
Impuesto al Comercio Exterior Importaciones y Exportaciones	ICE	
Impuesto Sobre Automóviles nuevos	ISAN	
Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones	ISD	
Impuestos Especiales (que gravan la matriculación de vehículos, productos como el alcohol, tabaco, petróleo, etc.).		
Impuesto al Hospedaje	IH	Estado
Impuesto predial	IP	

Fuente: Elaboración propia Morales (2012)

Muchos son las críticas que se han hecho en las diferentes regiones del mundo acerca de la política fiscal implementada en materia impositiva, así se puede observar en los países de AL y la UE para el primer caso los países de Brasil y México y para el segundo el país Español.

Críticas a las decisiones en el cobro de contribuciones al Estado español. Ernst & Young Abogados, En un artículo publicado por *Efe* | París. Actualizado miércoles 11/05/2011 17:59 También en otro artículo se encontró en *Efe* | París. Actualizado miércoles 11/05/2011 17:59 horas *dice que la OCDE*. Martínez Hernández (2012), Un artículo publicado el 2/12/2012 en Fórum Libertas.com, diario digital, denominado "Los impuestos, una crítica moral y técnica"

En el país español las decisiones que ha optado en el cobro de sus contribuciones ha sido criticado Ernst & Young Abogados diciendo que es el país con mayores impuestos directos comparados con Unión Europea, Estados Unidos y los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China).

Según Ernst & Young Abogados. Declara el Lunes, 26 de Septiembre de 2011 - 13:25 h. que España, es uno de los países con los impuestos directos más altos, según revela el informe "Análisis comparativo de los principales impuestos en la Unión Europea, Estados Unidos y los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China) derivada de la imposición directa (IRPF 45.8% o Sociedades 30%). Consideran que España se encuentra en una posición "alterada" respecto al resto de los países mencionados. Según Eduardo Sanfrutos, responsable de tributación de empresas de Ernst & Young, esto resta competitividad a las empresas españolas respecto a las de su entorno, "por lo que si se quiere que éstas compitan en igualdad de condiciones con las de los países más próximos, habría que bajarlo". Mas sin embargo también dice que tiene mucho por hacer en relación a los impuestos indirectos pues es el tercero más bajo que los países analizados.

En un artículo publicado por *Efe* | París. Actualizado miércoles 11/05/2011 17:59 horas dice que España, segundo país donde más crecen los impuestos directos de los países miembros de la OCDE dice que en España los impuestos donde aumentó más la fiscalidad directa sobre los salarios -incluyendo el impuesto sobre la renta y las cotizaciones sociales- en 2010 y hoy en el 2011 están vigentes.

En concreto, explica que en España la presión fiscal en los ingresos salariales no ha cambiado mucho si se compara la situación de 2010 con la del año 2000. La OCDE subrayó que como parte de los esfuerzos para restablecer las finanzas públicas y poner la economía en un ritmo de mayor crecimiento los Gobiernos deberían "considerar una modificación de la estructura fiscal".

En concreto, abogó por aumentar los impuestos indirectos (como el IVA o los que gravan la propiedad de bienes que no se pueden desplazar, como los inmobiliarios o los rústicos) en lugar de los directos y de las cotizaciones sociales.

También en otro artículo se encontró en *Efe* | París. Actualizado miércoles 11/05/2011 17:59 horas *dice que la* OCDE. España fue el segundo país donde sus países miembros, tras Islandia, donde aumentó más la fiscalidad directa sobre los salarios -incluyendo el impuesto sobre la renta y las cotizaciones sociales- en 2010 y hoy en el 2011 están vigentes. La OCDE subrayó que como parte de los esfuerzos para restablecer las finanzas públicas y poner la economía en un ritmo de mayor crecimiento los Gobiernos deberían "considerar una modificación de la estructura fiscal".

En concreto, abogó por aumentar los impuestos indirectos (como el IVA o los que gravan la propiedad de bienes que no se pueden desplazar, como los inmobiliarios o los rústicos) en lugar de los directos y de las cotizaciones sociales.

Martínez Hernández (2012), da argumentos para defender que un sistema fiscal progresivo es un elemento esencial de la democracia y del bienestar social, donde todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica.

Al respecto nos señala que, los impuestos tienen dos funciones: una función recaudatoria, para financiar los servicios públicos y una función redistributiva de la riqueza, que busca una mayor igualdad que mejore la justicia, la cohesión y la paz social.

Además denota que el impuesto es el principal tributo y que se define como el pago que de forma coactiva se hace a favor del estado con el fin de que éste pueda recaudar los recursos que necesita para cumplir sus fines. Otra clase de tributo es la tasa. La tasa se paga por usar un bien público o recibir un servicio público, como la que se paga por el carnet de identidad o por entrar a un museo.

El impuesto lo definiremos entonces atendiendo a la definición anterior, como el tributo que se paga sin recibir contraprestación por haberse realizado el “hecho imponible” que está previsto en la ley de cada tributo. Así el hecho imponible IRPF por ponerlo de ejemplo, es la obtención de renta por una persona física; asimismo, el hecho imponible del Impuesto de Sociedades es la obtención de beneficio por parte de las sociedades.

Un artículo publicado el 2/12/2012 en Fórum Libertas.com, diario digital, denominado “Los impuestos, una crítica moral y técnica” nos denota que. *La economía no es una técnica fría, como puedan ser las aplicaciones en el mundo de la física, sino que forma parte de una concepción antropológica donde el factor humano es decisivo.* Todo el mundo dice que se sabe que en el actual modelo fiscal español los grandes ingresos no pagan ni de lejos en proporción a lo que les correspondería, por la sencilla razón de que articulan sus rentas a través de sociedades. Asimismo, les dan el mismo tratamiento aquellas rentas del capital que se dirigen al ahorro y a las de inversión fruto de actividades especulativas.

En resumen, se puede estar de acuerdo en que todos debemos estar dispuestos a sacrificarnos, pero el Gobierno ha de velar para que sea proporcional a los ingresos reales de cada uno, y esto pide a voces una reforma fiscal para establecer un modelo más justo, más sencillo, que prime a las familias, al ahorro y a la inversión productiva.

Para la OCDE España se sitúa en la duodécima posición con el 39,6%. Para el 2010 además subraya que como parte de los esfuerzos para restablecer las finanzas públicas y poner la economía en un ritmo de mayor crecimiento los Gobiernos deberían "considerar una modificación de la estructura fiscal".

En concreto, abogó por aumentar los impuestos indirectos (como el IVA o los que gravan la propiedad de bienes que no se pueden desplazar, como los inmobiliarios o los rústicos) en lugar de los directos y de las cotizaciones sociales.

Un artículo publicado el 2/12/2012 en Fórum Libertas.com, diario digital, denominado “Los impuestos, una crítica moral y técnica” nos denota que. *La economía no es una técnica fría, como puedan ser las aplicaciones en el mundo de la física, sino que forma parte de una concepción antropológica donde el factor humano es decisivo.* De ahí la necesidad de que para afrontar un difícil periodo incierto, es necesario la credibilidad y

la confianza, y también un sentido claro de justicia. En este caso, de que se contribuya al esfuerzo común de acuerdo con las capacidades económicas de cada uno. Es necesario decir que el Gobierno ha hecho un esfuerzo para presentar el aumento de los impuestos precisamente en este sentido, con una progresividad muy fuerte para el IRPF más alto, creando incluso un nuevo escalón y también por lo que se refiere a las rentas del capital. Asimismo, ha excluido al 50% de las viviendas de la subida del IBI, pero todo esto no quita para continuar manteniendo la discrepancia por una razón muy clara.

La compañía ha resaltado que en España, en contraposición con el resto de Europa, la mayor parte de la presión fiscal deriva de la imposición directa (IRPF o Sociedades), "mientras que la imposición indirecta tiene mucho menos protagonismo". Por ello, consideran que España se encuentra en una posición "alterada" respecto al resto de los países.

Por su parte, el Impuesto de Sociedades es uno de los más altos de Europa, aunque inferior al de Estados Unidos, tal y como refleja el estudio, que señala que España (con un tipo del 30%) es el quinto país de la UE con el tipo más alto, sólo superado por Malta, Francia, Bélgica e Italia.

En este sentido, la firma cree que si el Gobierno necesita subir impuestos para recaudar más, "tiene mucho más margen en el ámbito de la imposición indirecta que en el de la directa", y pone de ejemplo el IVA español, que con un 18% es el tercero más bajo de todos los países analizados en el estudio.

Además, Ernst & Young ha destacado que España es de los países europeos que más utiliza la posibilidad que da la UE de aplicar los tipos del IVA reducidos y superreducidos, "algo que en Bruselas no está bien visto, porque consideran que con estas medidas no se consigue reducir la inflación".

Por otra parte, el informe también analiza el Impuesto de Sucesiones y Donaciones, donde España se sitúa como el país con el cuarto tipo más alto (casi el 35%) entre los que aún lo mantienen, ya que países como Austria, Portugal y Suecia lo han eliminado, mientras que en otros como Malta, Chipre, Rumanía o Letonia nunca ha existido.

Los sistemas impositivos tanto a nivel internacional como nacional son en su manera de implementarlos semejantes, cuando menos así nos lo muestra el análisis realizado en el continente Americano AL y el europeo UE, pues tanto en uno como en otro, se crean con el propósito de hacerse de recursos, para solventar las necesidades de gasto público y social que requiere como estado, en la búsqueda de lograr el equilibrio entre lo que necesita gastar y lo que obtiene por la recaudación.

Son muchos los impuestos con los que se encuentran grabadas todo tipo de organizaciones ya sean grandes medianas o pequeñas, pues el argumento es que el estado requiere de dinero para solventar las necesidades, para lograr el desarrollo de los países. El caso es que los impuestos implementados cuando no existe claridad en los montos y en que se han de aplicar, existe la incertidumbre, pues es ya común que los

encargados de su incremento como de la creación de nuevos impuestos, los programan con unos objetivos y terminan siendo aplicados en otros muy distintos.

Año tras año es ya muy recurrente que los encargados de planear las necesidades que tiene el sector público en materia de políticas públicas, para el caso el sistema impositivo, argumentan que los incrementos y la creación de nuevos impuestos son con el propósito de abatir la injusticia social pero lejos de que suceda, cada vez las desigualdades y la inequidad crece y se vuelve más crítica resultando que millones de mexicanos entren a engrosar el número de habitantes en extrema pobreza.

El caso particular del transporte, si no se toman las medidas pertinentes para minimizar los efectos que le ocasionan las situaciones en mención, se verán orillados a retirarse de la actividad, pasando a formar parte de las filas de desempleados y en un futuro no muy lejano a las capas sociales más desprotegidas.

Es pertinente aclarar qué cuando inicio la presente investigación se observo que de los múltiples impuestos como: el Impuesto Sobre la Renta ISR, el impuesto al valor agregado IVA, e impuesto empresarial a tasa única IETU y el impuesto a los depósitos en efectivo IDE. Como formas de tributar a las que está sujeto el transporte, además de otros, a nuestro juicio son los que más lo impactan en su desarrollo: por lo que para el caso en particular el análisis de los múltiples impuestos a los que está sujeto, se concreto al análisis de los mencionados.

En ese tenor el contenido del presente apartado incluirá los resultados encontrados en los impuestos a tratar en el orden en que aparecen. Iniciando primeramente con: Ley del Impuesto Sobre la Renta ISR, luego con el impuesto sobre el valor agregado IVA, siguiendo con el impuesto a los depósitos en efectivo IETU y finalmente terminando con el impuesto a los depósitos en efectivo IDE.

Ley del Impuesto Sobre la Renta LISR

Este impuesto es un impuesto directo, ha tenido muchas varianzas en su recorrido histórico desde su creación a la fecha, por ejemplo en la edad media los gravámenes eran locales sobre la propiedad y se fijaban principalmente teniendo a la vista su producción.

El ministro William Pitt, el año 1797, propone un impuesto general sobre las personas, que posean fortuna, que se basa principalmente en los gastos. El proyecto se sanciona el 12 de enero de 1798, aprobado con el nombre de “Acta de Ayuda y Contribución” (Aid and Contribution Act). En 1799, es reemplazado por el denominado “Income tax” con una forma más directamente similar a la que hoy tiene. Posteriormente esta figura es recogida por otras legislaciones como la alemana o la de Estados Unidos, en donde alcanza un amplio desarrollo doctrinario y legislativo hasta la actualidad. (Vallejo Aristizábal, 2009)

El impuesto sobre la renta nace en México en 1921 con el Impuesto del Centenario. El 20 de julio de 1921 se publicó un decreto promulgatorio de una ley que estableció un

impuesto federal, extraordinario y pagadero por una sola vez, sobre los ingresos o ganancias particulares. No fue una Ley de carácter permanente; sólo tuvo un mes de vigencia. La Ley se dividía en cuatro capítulos denominados “Cédulas”:1)-Del ejercicio del comercio o de la industria, 2)-Del ejercicio de una profesión liberal, literaria, artística o innominada, 3)-Del trabajo a sueldo o salario, 4)-De la colocación de dinero o valores a rédito, participación o dividendos. No hubo Cédulas para la agricultura ni para la ganadería.

El 21 de febrero de 1924, se promulgó la Ley para la Recaudación de los Impuestos Establecidos en la Ley de Ingresos Vigente sobre Sueldos, Salarios, Emolumentos, Honorarios y Utilidades de las Sociedades y Empresas. Esta ley no fue de carácter transitorio como fue la del Centenario y marcó el inicio del “sistema cédular” de gravamen que rigió en nuestro país por aproximadamente cuarenta años. En contraste con la Ley del Centenario, esta Ley no gravaba los ingresos brutos de las sociedades y empresas, para la determinación de la base gravable se permitía efectuar deducciones de los ingresos. Por eso esta Ley constituye el antecedente más remoto del Impuesto sobre la Renta ya que, además de que fue una Ley permanente, permitió gravar solamente la utilidad obtenida, que es la que produce el incremento en el haber patrimonial de los contribuyentes, ese incremento es, propiamente, el signo de capacidad contributiva. El Reglamento que se promulgó el mismo día que la Ley, establecía en sus diversos Capítulos las clases de contribuyentes, indicaba la forma de elaborar las declaraciones y la manera de pagar el impuesto. Así de esa manera los cambios que se han originado regularmente han sido cada vez mas obligaciones y menos deducciones así como incrementos en los montos a pagar. Eso sí con leyes y reglamentos tan claros que hasta el menos preparado siente saber las causas de las formas tan arbitrarias de su implementación.

A continuación se da un ejemplo sobre la estructura general para determinar el impuesto sobre la renta de las personas físicas y morales:

	Ingresos Acumulables (Art. 17)
Menos	Deducciones Autorizadas (Art. 29)

Igual	Utilidad Fiscal
Menos	Pérdidas fiscales pendientes de ejercicios anteriores (Art.10-II)

Igual	Resultado Fiscal del ejercicio (Art.10-I)
Por	Tasa del ISR 30% % (Art. 10)

Igual	Impuesto Sobre la Renta del ejercicio fiscal

Ley del Impuesto al Valor Agregado LIVA

Existen discrepancias acerca de los orígenes del Impuesto al Valor Agregado, Aunque “fue inicialmente usado en Francia, la literatura relativa señala el año 1917 y al profesor Thomas S. Adams como el primero que lo propuso ante la National Tax Association en una de sus juntas anuales”, nos dice Retchkiman. Por su parte fue

John F. Due, afirma que la idea del IVA data por lo menos del año 1918, cuando el destacado economista Justo Von Siemens recomendó al gobierno Alemán este impuesto para sustituir al impuesto Sobre volumen de ventas vigentes en esos días.

La Ley del impuesto al Valor Agregado, expedida por Decreto del Congreso de la Unión, de fecha 22 de diciembre 1978, publicado en el diario oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1978, entro en vigor hasta el 1 enero de 1980, prácticamente tardo un año para ser aplicada en la realidad, ya que dejo ese lapso como una etapa de acoplamiento para que los contribuyentes se enteraran y familiarizaran de la mecánica del impuesto. Este nuevo impuesto sustituyo a dieciocho impuestos⁵⁴ que gravaban diversas actividades, productos y servicios, todos ellos impuestos indirectos. Asimismo, al inicio la recaudación del IVA era facultad estatal y no fue sino hasta 1990 que se transfiere la administración del impuesto al orden federal. La principal razón de esto, eran los bajos resultados en la recaudación además de la dificultad de establecer a que entidad correspondía el impuesto ya que los domicilios fiscales del contribuyente se encontraban en una y el consumidor en otra.

Para comprender la dinámica del impuesto se revisa, por etapas significativas, su evolución. La clasificación de los periodos se realizo en función de la modificación de la tasa general del impuesto. Así mismo, se mencionan otras modificaciones sustantivas como la exclusión de productos gravados, las tasas fronteriza, entre otros.

Al inicio de su vigencia en 1980 se estableció una tasa general del 10%, una tasa aplicable para zonas fronterizas, alimentos procesados, alimentos y medicinas del 6% y una considerados necesarios dentro de la alimentación popular. Adicionalmente se incluyo un esquema de exención para los productos agrícolas, educación, libros, periódicos y revistas. Para los contribuyentes exentos del IVA, el impuesto pagado en sus deducciones no era acreditable sino formaba parte del costo, dicho esquema sigue funcionando en la actualidad.

Existe cuatro actos o actividades por las cuales se causa el IVA con Base a Flujo de Efectivo: I. “Enajenación de bienes, II. Prestación de servicios, III. Otorgamiento de uso o goce temporal de bienes, IV. Importación de bienes o servicios”.

Tasas

De acuerdo al artículo 1 de LIVA, el impuesto de calculara aplicando la tasa del 16% a los valores que se señalan en esta ley.

Tasas diferenciadas

⁵⁴-Impuestos sobre ingresos mercantiles, 2)-impuesto sobre reventa de aceites y grasas lubricantes, 3)-impuesto sobre compraventa de primera mano de alfombras, tapetes y tapices, 4)-impuesto desepite de algodón en rama, 5)- impuesto sobre automóviles y camiones ensamblados, 6)- impuestos que causaran el benzol, toluol, xilol y naftas de alquitrán de hulla, destinados al consumo interior del país, 7)-impuesto a la producción del cemento, 8)-impuestos sobre cerillos y fósforos, 9)-impuesto sobre compra venta de primera mano de artículos electrónicos, discos, cintas, aspiradoras y pulidoras, 10)-impuestos sobre llantas y cámaras de hule, 11)- impuesto a las empresas que exploten estaciones de radio y televisión, 12)-impuesto sobre vehículos propulsados por motores de tipo diesel y por motores acondicionados para uso de gas de petróleo, 13)-impuesto sobre compraventa de primera mano de artículos de vidrio o cristal, 14)- impuesto sobre portes y pasajes, 15)impuesto del 10% sobre entradas brutas de los ferrocarriles, 16)-impuesto sobre uso de a guas de propiedad nacional en la producción de fuerza motriz, 17)-impuesto sobre explotación forestal, 18)- impuesto y derecho a la explotación pesquera.

En el artículo 2 de LIVA se señala que el impuesto se calculará aplicando la tasa del 11% a los valores que señala esta Ley, cuando los actos o actividades por los que se deba pagar el impuesto, se realicen por residentes en la región fronteriza, y siempre que la entrega material de los bienes o la prestación de servicios se lleve a cabo en la citada región fronteriza.

Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única LIETU

El Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU), es un impuesto que nació en Italia y México lo adaptó. Originado por una iniciativa de la Secretaría Hacienda y fue aprobado el 1 de junio por el Congreso en la reforma fiscal de 2007. La aplicación de este, cuya vigencia inició el 1 de enero de 2008, trae un impacto en muchos de los sectores productivos del país.

Este nuevo impuesto se cobra sobre la diferencia de lo que resulte de los ingresos percibidos y efectivamente cobrados menos las deducciones autorizadas, efectivamente pagadas, al aplicarle la tasa correspondiente. (La tasa del nuevo gravamen es de 16.5% para 2008, 17% para 2009 y de 17.5% a partir de 2010.) Nació con el objetivo de gravar a las empresas. Sin embargo, el Banco de México ha sido muy claro, “su impacto se refleja sobre los precios al consumidor durante 2008”.

Aun cuando el objetivo es gravar a las empresas, las personas físicas con actividad profesional (médicos, arquitectos, artistas, periodistas, entre otros) y quienes tributen bajo el Régimen de Pequeños Contribuyentes (REPECOS), la manera como deberán pagarlo, es estimando paralelamente el IETU y el ISR y pagar el gravamen que resulte más alto.

Desde el momento de su discusión hasta la fecha, ha resultado ser un dolor de cabeza para las empresas y personas físicas con actividad empresarial, es el gravamen que más número de quejas ha acumulado en la historia de nuestro país (31 mil amparos). Rogelio Ramírez de la O, analista económico, Explicó que la aplicación de una tasa en niveles de 16.5% en 2008 en el IETU es elevada para los bajos márgenes de utilidad de la mayoría de las pequeñas y medianas empresas, y aun mas ya que en la actualidad se encuentra en el 17.5%, comentó que entre los múltiples sectores que se les presenta dificultades a la hora de determinar y pagar una tasa de 17.5% del IETU se encuentra la del auto transporte. Como así lo corrobora, José Luis Calvo, analista del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM.

Dada la problemática expuesta se presenta la siguiente amenaza: “Que estas empresas se muevan a la economía subterránea, porque les será difícil cumplir con el IETU y las nuevas normas fiscalizadoras”

Ahora bien, existe la percepción que las grandes empresas que hoy pagan impuestos, no tendrán problemas porque la tasa del ISR que pagan está por encima del IETU, pues a la hora de acreditarla quedaría prácticamente sin efecto.

Cabe aclarar que los amparos que de los 31 mil que fueron interpuestos todos fueron declarados improcedentes por las magistrados federales a pesar de que prestigiados juristas demostraron la ilegalidad del IETU.

Con esto se ha estado presentando una situación la de que las empresas tanto grandes como pequeñas, busquen estrategias con el propósito de minimizar la carga tributaria del mencionado impuesto.

Elementos del IETU

Sujetos

Conforme a lo previsto en el artículo 1 de la Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única vigente, están obligadas al pago del impuesto empresarial a tasa única las personas físicas (con actividad empresarial o régimen intermedio) y las morales residentes en territorio nacional, así como los residentes en el extranjero con establecimiento permanente en el país por los ingresos que obtengan, independientemente del lugar en donde se generen, por la realización de las siguientes actividades:

- Enajenación de bienes
- Prestación de servicios independientes
- Otorgamiento del uso o goce temporal de bienes y servicios

Tasa

La tasa del IETU es del 17.5%, pero los artículos transitorios de la Ley estipulan que para el ejercicio del 2008 la tasa era del 16.5%, para el 2009 del 17% y para el 2010 y ejercicios subsecuentes será del 17.5%. Lo que se pagará será la cantidad que de los ingresos obtenidos (ganancia por venta de bien o servicio), menos las deducciones debidamente requisitadas, y que son conforme a derecho, dando un resultado que se multiplicará por 0.175.

Base

El impuesto empresarial a tasa única se calcula aplicando la tasa del impuesto a la cantidad que resulte de disminuir, de la totalidad de los ingresos percibidos por las actividades gravadas descritas anteriormente, las deducciones autorizadas que establece esta Ley.

Ingresos percibidos

Para efectos de esta ley, se consideran ingresos percibidos aquellos que fueron efectivamente cobrados durante el ejercicio, en los términos de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

El Impuesto al Depósito al Efectivo IDE

El 1º. De octubre de 2007, la SHCP dio a conocer en el Diario Oficial de la Federación, la nueva LEY DEL Impuesto a los Depósitos en Efectivo, (LIDE) iniciando su vigencia el 1º. De julio de 2008, por disposición en su Artículo Primero Transitorio. Su finalidad, es combatir la informalidad en el comercio, fiscalizando por medio del Sistema Financiero, gravando, en términos generales, los depósitos que en efectivo realicen las personas Físicas y Morales.

Deposito en efectivo Se entiende por depósitos en efectivo los que se consideren como tales de conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de crédito, además las adquisiciones en efectivo de cheques de caja. El artículo 267 de la LGTOC señala:" El depósito de una suma determinada de dinero en moneda nacional o en divisas o monedas extranjeras, trasfiere la propiedad al depositario y lo obliga a restituir la suma depositada en la misma especie.

Este impuesto grava a los depósitos en efectivo, sea uno o la sumatoria de varios, cuyo monto supere \$15,000 pesos en el mes (vigencia a partir del 1 de enero de 2010, anteriormente eran montos superiores a los \$25.000).

Actualmente, la tasa a aplicar es del 3% sobre el excedente del mencionado monto durante el mes transcurrido.

Características

- 1). No Fiscal: Fundamentalmente identifica a las personas que omiten total o parcialmente el pago de las contribuciones (ISR, IVA, IETU)
- 2). De Control: Siendo acreditable contra el ISR y otras retenciones; y compensable contra otras contribuciones federales, obliga a los contribuyentes a declarar los ingresos y deducciones correctamente.
- 3). De Recaudación: Al controlar los depósitos en efectivo de personas que no están inscritas en el Registro Federal de Contribuyentes (RFC) y no pagan impuestos, estas absorben el impuesto que les retiene la institución de crédito, ya que no pueden acreditarlo ni compensarlo.
- 4). Complementario: Es complementario al impuesto sobre la renta.

Sujetos Obligados

Las personas morales y físicas

Deposito en efectivo. Se entiende por depósitos en efectivo los que se consideren como tales de conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de crédito, además las adquisiciones en efectivo de cheques de caja. El artículo 267 de la LGTOC señala:" El depósito de una suma determinada de dinero en moneda nacional o en divisas o

monedas extranjeras, trasfiere la propiedad al depositario y lo obliga a restituir la suma depositada en la misma especie, salvo lo dispuesto en artículo siguiente"

Este impuesto grava a los depósitos en efectivo, sea uno o la sumatoria de varios, La base imponible se determina a través de la suma del acumulado de todos los depósitos en efectivo recibidos por el contribuyente en cuestión, en todas las cuentas en donde éste sea titular, de una misma institución bancaria.

EL IDE es igual al 3% del excedente del monto exento de pago del impuesto.

Ejemplo práctico:

- Suma de depósitos mensuales: \$30.000
- Monto Exento: \$15.000
- Excedente: \$15.000
- Tasa: 3%
- IDE a pagar: Excedente x Tasa / \$15.000 x 3% = \$450.
- ¿Cuáles son los factores en lo político y lo fiscal, que tienen que ver con el transporte de carga en los ámbitos internacional y nacional, que influyen en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán con respecto a su forma de tributar?

Pregunta N°2

¿Qué factores son los que lo inhiben y afectan al transporte público de carga en lo político y lo fiscal en el ámbito internacional, que impactan en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán que les impide contribuir con equidad y justicia?

Para el transporte español los hallazgos que se escriben son producto de un estudio realizado empíricamente al país España estado miembro de la UE. Es pertinente decir que son producto de una estancia de 36 días, en la Universidad de Salamanca España.

Para la recavacion de la información se busco el contexto en el que se podía encontrar los datos que nos sirvieran para nuestro objeto de investigación, para esto se requirió de platicar con el profesor tutor de la estancia, el Dr. Lagos de los Monteros catedrático de la Universidad, así como con el doctor Gonzalo Amienta Hernández director de este trabajo de investigación, Mismos que recomendaron se visitara las oficinas centrales del Ministerio de Economía y Hacienda ubicadas en Madrid España y las oficinas locales en Salamanca, pues dijeron que allí se podía encontrar la información sobre el servicio de transporte público, así como las maneras de tributar, por lo que se procedió a seguir las recomendaciones procediendo de la siguiente manera. En lo que respecta al ministerio de hacienda de Madrid la visita se realizo con un doble propósito de: gestión para saber qué tiempo se tardaba entrevistar a un funcionario público, así como el trato que ofrecía, en el otro fue en relación a la atención, que se ofrecía en las ventanillas de usuarios de algún servicio que se presta, todo referido a las formas de recaudar.

El mismo propósito también fue en la visita al ministerio de hacienda en Salamanca.

Aclarando que en la visita realizada al ministerio localizado en Madrid, fue sin que mediara ninguna recomendación para ser atendidos. En Salamanca se procedió de dos maneras, la primera fue al igual que en la visita efectuada en Madrid y la otra con documentos que explicaban el objetivo de la visita.

Es pertinente decir que cuando se visito ambos ministerios por primera vez sin recomendación previa, en el primero de ellos se tardó alrededor de tres horas, para lograr establecer contacto con alguno de los funcionarios de la dependencia, en el segundo no se pudo lograr a pesar de varios intentos. en el primero sucedió porque lo más seguro es que al ver que se recorrían los pasillos una y otra vez buscando poder contactar algún funcionario que nos orientara y nos proporcionara información de las formas de tributar y no se encontraba respuesta, pero sucedió de improviso una alma caritativa, que afortunadamente existen en todas partes del mundo, se compadeció y oriento sobre una posible alternativa de atención, e indico el camino para una posible entrevista con la jefa de las bibliotecas del ministerio de hacienda, misma que nos atendió e indico a una persona para que nos ayudara a localizar la información buscada. El nombre de la funcionaria es María Luisa Martínez Soro, con la cual después de platicar acerca de el propósito de la visita nos apoyo poniendo a disposición las instalaciones de la biblioteca, además de un orientador para que nos facilitara la búsqueda de la información requerida, en el segundo ni tan siquiera se proporciono la atención. Es pertinente aclarar que la visita en esta dependencia fue única. Pero afortunadamente hubo éxito en la gestión, porque arrojó datos interesantes.

Otra de las recomendaciones de parte de los Dres. fue la de realizar entrevistas a los entes, que tuvieran que ver con nuestro objeto de investigación, referente a las formas de operar de las microempresas, así como a los que se dedican a ese giro de actividad. Para el caso el transporte. En este rubro lo que se buscaba era la de medir una serie de factores como: la forma de admisión de un nuevo socio, la localización, la estructura física, el servicio la atención al cliente, los lugares de trabajo, la forma como desempeñan sus labores, los horarios de trabajo, el manejo de personal, las prestaciones a los trabajadores, la relación obrero - patronal, el registro administrativo de sus movimientos, las operaciones de sus ventas, los días trabajados al año, el ingreso promedio por día y, por último, las formas de relacionarse con su entorno tanto interno como externo

Además oriento a realizar observaciones en la infraestructura que cuenta la UE en materia de transporte para conocer el contexto en que se desenvuelven, con el fin de compararla con la del país mexicano

Resultados de la visita al Ministerio de Economía de Hacienda de Madrid España.

En esta sección desafortunadamente solo se pudo permanecer alrededor de unas dos horas, debido a la premura del tiempo pues se tenía que regresar a Salamanca. A pesar de ello dio pautas importantes que dieron indicios a seguir.

Funcionarios

Entrevista con la jefa de las bibliotecas del ministerio de hacienda, María Luisa Martínez Soro misma que después de platicar acerca de el propósito de la visita nos apoyo poniendo a disposición las instalaciones de la biblioteca, además de un orientador para que nos facilitara la búsqueda de la información requerida. Es pertinente aclarar que la visita en esta dependencia fue única. Pero afortunadamente hubo éxito en la gestión, porque arrojó datos interesantes.

Lo que se encontró es lo siguiente:

Un cumulo de información bibliográfica y documentos. Ambos alusivos a información que arrojan datos, acerca de las diferentes maneras de tributar en el país español, pero también se aprendió de la formalidad que en ese país se requiere para solicitar ser atendido por algún funcionario. Pues tiene que ser por escrito y con un tiempo aproximado de respuesta de 48 horas según nos lo comento la jefa de la biblioteca la Sra. María Luisa Martínez Soro. Ello presentaba el problema porque no se podía estar más tiempo en Madrid por las obligaciones que se tenían que atender en la estancia en la Universidad de Salamanca.

Ventanilla

Lo observado al menos durante el tiempo permanecido en el ministerio de Madrid, no habla muy bien en cuanto a la rapidez de respuesta y del trato hacia los solicitantes de los servicios, esto por el hecho de que las filas lentas en su avanzar para ser atendidos, además de que la atención es pésima porque solo se limitan a seguir las reglas escritas sin ir más allá. Porque cuando se les pedía otra información a pesar de que estaba íntimamente relacionada con el servicio solicitado, lo rebotaban a otra ventanilla complicando más el trámite.

En esta sección desafortunadamente solo se pudo permanecer alrededor de unas dos horas, debido a la premura del tiempo pues se tenía que regresar a Salamanca. Lo observado al menos durante el tiempo señalado, no habla muy bien en cuanto a la rapidez de respuesta y del trato hacia los solicitantes de los servicios, esto por el hecho de que las filas lentas en su avanzar para ser atendidos, además de que la atención es pésima porque solo se limitan a seguir las reglas escritas sin ir más allá. Porque cuando se les pedía otra información a pesar de que estaba íntimamente relacionada con el servicio solicitado, lo rebotaban a otra ventanilla complicando mas el tramite.

Esta observación fue corroborada al realizar entrevistas informales con usuarios de los servicios que prestan en ventanilla.

Resultados de la visita al Ministerio de Hacienda de Salamanca España.

Como ya se menciona líneas arriba en las primeras visitas realizadas en este ministerio se complicaron y por más esfuerzos que se realizaron no se pudo contactar a ningún funcionario, eso si a través de la observación se pudo obtener datos de la manera en

como proporcionan atención en las ventanillas a usuarios de los servicios, que se prestan. lo que mencionaremos a continuación: Los procedimientos a los que someten a los usuarios es muy engorroso, traducido en mucha pérdida de tiempo. Largas filas para que les proporcionen información, el registro para ser atendido, una ficha de atención, así como poca rapidez de respuesta en la atención en ventanilla. En este ministerio, se tuvo la oportunidad de entrevistar a los usuarios de algún servicio, acerca de lo que se observaba con el propósito de corroborar si las apreciaciones hechas eran correctas. Cosa que efectivamente fue constatado como cierto pues en su mayoría todos coincidían en la mala atención recibida, pero agregaban que lo se les hacia justo que el trato que se les daba era por igual a todos, a pesar de que algunos usuarios su trámite se podía agilizar pues era fácil de resolver además otra de las cosas es de distingos para los familiares y conocidos los cuales pasan directamente.

Una vez convencidos de que por esa vía la información obtenida no cumplió con los propósitos del estudio, se procedió a buscar una manera más formal, para lo cual se platico con los doctores Lagos y Armienta nuevamente, acerca de los problemas que se estaban presentando, por lo que se procedió a la elaboración de un documento que indicara los objetivos de la información requerida, para presentarlo, al ministerio, y así se asignara a al personal para que atendiera la solicitud. Afortunadamente el doctor Lagos como catedrático de las materias de Derecho Tributario en la Universidad de Salamanca España y autor de varios libros y documentos en materia tributaria es muy conocido por los funcionarios de la hacienda en la UE, lo que sirvió para que con su sola recomendación se nos abrieran las puertas a la información. Eso permitió la obtención de la siguiente información:

Funcionarios

Se platico con el Sr. Francisco Martin Jiménez encargado de la Agencia Tributaria de Salamanca, es conveniente decir que a esta persona solo basto con mencionarle que acudíamos a el por recomendación del Dr. Lagos, para que nos ayudara en la medida de lo posible a conocer los tributos a los que están sujetos los ciudadanos españoles, además que nos orientara en lo particular del como estaba tipificado en materia de impuestos la actividad del transporte público de carga, sin preguntar mas accedió a la petición , orientando de cómo obtener información referente a materia tributaria, mencionando que había tres grandes formas de tributar en el país español: la de sociedades y la de impuesto sobre la renta y el impuesto al valor añadido, para lo cual proporciono los volúmenes respectivos de las leyes de los impuestos mencionados, además de indico el camino para la obtención de información acerca de las formas de tributación de las organizaciones del transporte, recomendando se fuera a el área de atención de las microempresas con el Sr. Mariano Hernández Rodríguez jefe de ese departamento. Efectivamente era la persona indicada para obtener la información que se requería.

Al platicarle el objetivo que se perseguía con la entrevista se dio cuenta que se estaba con la persona correcta, es pertinente mencionar que en un principio cuando se inicio con las preguntas informales, formuladas al funcionario en mención, se percibía desconfianza. En esta la primera fase, cuando aún no se contaba con la confianza del

funcionario en mención, las respuestas proporcionadas se percibía por sus gestos y por la manera en que rehuía a mirar de frente directo a los ojos, se podía dar cuenta que las respuestas a los cuestionamientos, que se formulaban no tenían el impacto para que fueran considerados como buenos. Por lo tanto hasta ese momento no escribíamos lo dicho en nuestra libreta de notas. Pues como buen funcionario las respuestas a los cuestionamientos, todos era viento en popa porque según el todo marchaba a la perfección.

Al proseguir con el dialogo y después de largo tiempo, paulatinamente se fue ganando su confianza, para lograr establecer un dialogo lo más formal que se pudiera, afortunadamente después de platicar se noto que su expresión se iba suavizando, porque además ya no rehuía la mirada y nos miraba de frente a los ojos en ese instante se considero se había logrado con ello obtener la suficiente confianza para que las respuestas cumplieran con los propósitos de la entrevista. Por lo que se procedió a su formalización. Empezando a redactar las respuestas a como se indican a continuación:

Se Procedió a realizar el acopio de información a través de una entrevista abierta y semiestructurada, con preguntas referidas a la forma de tributar de las organizaciones del transporte, de manera particular las del transporte público de carga de España, en los aspectos operativos como: la forma de organización, Formas de tributación, rutas, concesión, competencia, operación administrativa, lugares de trabajo, infraestructura, apoyos gubernamentales, políticas públicas así como la relación con el entorno interno y externo.

La forma de organización, a este respecto el funcionario dijo que se pueden encontrar de manera individual, en grupos pequeños pero también en grandes organizaciones y que por lo tanto sus formas de operar variaban en función de ello.

Formas de tributación, la actividad del transporte como se escribe líneas arriba está en función su composición organizacional. Es por ello que de las dos modalidades de pagar impuestos, que existen en el país Español, el de régimen general de ley y el de módulos. Todas ellas pueden escoger cualquiera de las dos, donde el contribuyente escoge como ha de realizar el pago de sus impuestos, claro que cada una de los regímenes tiene sus maneras específicas que se deben cumplir tributar en uno u otro régimen.

Rutas, los recorridos que realizan están en función de la demanda estimada, con datos estadísticos de los usuarios que necesitan el servicio, además al respecto las unidades que prestan el servicio se les solicita cumplan con las especificaciones en lo que respecta a: unidades con no más de 5 años de antigüedad, que posean rampas para personas con necesidades diferentes, choferes educados, cumplir con los horarios, limpieza, entre otras muchas. Esto es para las organizaciones del transporte público de pasajeros, en lo que concierne al transporte público de carga en general, también los requerimientos en cuanto a la normatividad deben cumplir es muy exigente: unidades que no rebasen los 5 años de antigüedad, portar razón social a la vista placas para prestar el servicio público, no invadir los lugares de sus compañeros, claro está que lo

mencionado tanto en el público de pasajeros y el de carga lo mencionado es normativo de ambos

Concesión, según nos comento que en los países de la UE, en su mayoría las disposiciones para otorgar una concesión para prestar servicio público, solo basta con tener una unidad disponible que cumpla con los requerimientos, para solicitar el permiso para dedicarse a la actividad de transporte.

Competencia desleal, no existe pues los reglamentos y la normativa está debidamente regida por leyes que sancionan este tipo de prácticas.

Operación administrativa, de acuerdo a lo dicho por él es una administración científica porque todo lo que realizan es a través de una rigurosa planificación que se tiene que autorizar por las autoridades respectivas.

Lugares de trabajo, todos los transportistas cuentan con lugares propios para cada modalidad.

Infraestructura, muy buena infraestructura carretera, agregando que el gobierno pone mucha atención para que siempre estén en óptimas condiciones.

Apoyos gubernamentales, apoyos para compra de unidades nuevas, políticas públicas acordes para su buen funcionamiento.

La relación con el entorno interno y externo, en ambos aspectos los transportistas del país Español, su relación es buena, tanto en su manera de actuar hacia el interior de las organizaciones, como con otras del mismo tipo, porque a través de ello logran participar conjuntamente para cuando se les presenta alguna contingencia, tiene que acudir a realizar alguna gestión para solicitar algún apoyo gubernamental, o el de participar con el gobierno en algún evento de carácter social.

Ventanilla

El Sr. Francisco Martín Jiménez nos informó que en ventanilla que algunas veces los procedimientos a los que someten a los usuarios es muy engorroso, traducido en mucha pérdida de tiempo. Largas filas para que les proporcionen información, el registro para ser atendido, una ficha de atención, así como poca rapidez de respuesta en la atención en ventanilla. De lo dicho por el funcionario se tuvo la oportunidad de comprobarlo pues se realizaron entrevistas informales a los usuarios de los servicios, que se prestan, con el propósito de contrastar lo observado con lo dicho por el funcionario. Cosa que efectivamente fue constatado como cierto pues en su mayoría todos coincidían en la mala atención recibida, pero agregaban que lo que se les hacía justo que el trato que se les daba era por igual a todos, a pesar de que algunos usuarios su trámite se podía agilizar pues era fácil de resolver además otra de las cosas es de distinguos para los familiares y conocidos los cuales pasan directamente.

Entrevistas a Transportistas

En lo que se refiere a las entrevistas realizadas a los transportistas españoles estas fueron de manera informal a través de los mismos cuestionamientos formulados a los transportistas mexicanos esto con el propósito de confrontar las respuestas para emitir un juicio de las diferentes realidades expuestas. Lo contestado por los transportistas españoles es lo siguiente:

En la admisión de un nuevo socio: las técnicas de exploración, observación y entrevistas efectuadas a los transportistas españoles, en ese sentido como los permisos para realizar transporte público se les proporciona por el estado se rigen ya sea prestando el servicio de manera particular o formando comunidades a lo que en México. Se le denomina sindicatos. Por lo que la admisión hay inexistencia legal para su admisión, por lo tanto. También se agrupan pero solo cuando existen problemas comunes que les afectan.

En cuanto a su localización: en este aspecto los particulares y las comunidades son fáciles de localizar pues cuentan con medios de publicidad que le facilita ser localizados por los usuarios del servicio del transporte.

Estructura física: en su mayoría cuentan con una estructura física aceptable en su generalidad es de su propiedad, donde realizan sus reuniones de trabajo, además cuentan con un espacio para resguardar las unidades que algún transportista, ya sea porque no cuenta con un espacio propio para guardarla, o porque su turno de espera para realizar un servicio de transportación este próximo.

Como se aprecia tienen características en común, lo que conlleva a decir que hay un grado de homogeneidad o, en palabras de Bojórquez (2004; 94), un alto grado de isomorfismo; en el aspecto analizado son semejantes y, que por lo tanto, se puede considerar como una gran fortaleza.

En relación con lo señalado por Suárez (Araujo: 2005; 87), respecto a la forma de operar de las microempresas familiares, se encontró lo siguiente:

En servicio y atención al cliente: en este rubro, las organizaciones que prestan el servicio de transporte de carga en general presentan modalidades, de acuerdo al servicio a proporcionar como: el acarreo de productos agrícolas, mensajería, de hidrocarburos, materiales para la construcción entre otros muchos.

De las organizaciones exploradas, se observó que prestan una atención adecuada al cliente, la cual se traduce en rapidez, eficiencia, amabilidad, calidad, buenos precios, servicio a domicilio, entre otras características.

Lugares de trabajo: en estos sitios se encontró que la forma de organizar el trabajo, en todas las modalidades, está basada en un rol organizado por una lista de todos los agremiados para repartirlo de acuerdo con el orden de la misma.

Forma de trabajo: De las modalidades existentes, en ambas, en un 60 por ciento de las organizaciones investigadas, se encontró que el dueño se hace cargo del manejo del transporte o, en su defecto, algún familiar cercano a él, el otro 40⁵⁵ por ciento contrata un operador de camiones pesados, generalmente esta actividad requiere de un esfuerzo mayor en relación a los horarios de trabajo, debido a que el movimiento de las cargas, por sus características regularmente son desde las seis de la mañana, hasta las seis de la tarde, inclusive desde horas más tempranas y hasta muy tarde, pues el trabajo se presenta de forma estacionaria. En cuanto a la manera de operar, es la misma para todas las modalidades. Se puede decir de acuerdo con Powell (1991) y Bojórquez (2004; 96) la forma de prestar lo enmarcan en el nuevo institucionalismo, donde las decisiones se planifican a través de propósitos bien definidos por todos los integrantes de las organizaciones.

Manejo de personal: en este aspecto la contratación de sus empleados es generalmente otorgándole todos los beneficios que marca la ley, pero también un gran porcentaje de los que laboran son miembros de la familia. Pero estos no se escapan de regularizarse como el caso de la contratación del personal externo.

Relación obrero patronal: la relación con los trabajadores es de cordialidad, confianza y respeto. En este aspecto la realidad imperante se acerca a la teoría burocrática señalada por, Weber, Crozier, Mouselis (Bojórquez: 2004, p. 102) pues las cargas que se mueven se reparten en forma equitativa.

Operación administrativa: de todos sus movimientos diarios, se observó lo siguiente: en su mayoría, el 90 por ciento,⁵⁶ cuentan un proceso administrativo definido, pues la actividad la manejan con reglas de planificación, se puede afirmar que poseen la capacitación que les garantiza medir su crecimiento.

Conducción: se encontró que las organizaciones transportistas presentan formas de comunicación de acuerdo con la definición M. Goldhaber (1984; 9); que señala: la comunicación eficiente, ya que el receptor del mensaje lo hace de forma apropiada, por lo que lo entiende y la acepta, y retroalimenta. Frecuentemente hay una buena información permitiendo incrementar su fluidez: de lo que se quiere decir a lo que se sabe decir; de lo que se escucha a los que se comprende y acepta; de lo que se retiene a lo que se pone en práctica.

El poder definido por Stoner (García Treviño: 2000; 100), en este tipo de organizaciones es un instrumento influyente de la forma en que la gente se ajusta a las reglas de los sistemas políticos establecidos, se puede apreciar la existencia del poder democrático, sustentado en las decisiones de la mayoría, también se halla el poder de democracia directa, donde todos participan y tienen el derecho de gobernar. Esta mezcla de poderes se presenta de acuerdo con los momentos por los que pasan las comunidades.

Este estilo de ejercer el poder, es difícil que surjan conflictos, según comentan Morrill (1991) y Treviño (2000; 130-140): como el *conflicto funcional*, pues las diferencias sugeridas, pues sus reglas están debidamente legalizadas, con lo que logran acuerdos a través de las decisiones democráticas. Lo que trae como consecuencia mejoras las condiciones de trabajo y evolución de la empresa.

Según la definición de Fred (1997; 159), su cultura organizacional se ha desarrollado como un patrón de conducta que, conforme va aprendiendo a enfrentar su problema de adaptación al exterior e integración al interior, se instala por imitación, interacción y aprendizaje, lo que ha funcionado bastante bien como para ser considerado válido y enseñado a los miembros nuevos, muchas veces creando sin saberlo algún estilo en la organización; además, se percibe que son notablemente abiertos al cambio. Es decir, las conductas de los miembros se encuentran socialmente adaptadas, cuando se ajustan a este doble juego de condiciones culturales que forman parte de su lugar de trabajo. Su cultura ha variado con el tiempo, lo que se convierte en una marca de referencia, compartida por este tipo de organizaciones; son valores aceptados que indican cuál es el modo esperado de pensar y actuar frente a situaciones concretas. El sistema cultural se estructura en forma jerárquica, y esto significa que coexisten culturas locales con distintos grados de compatibilidad; en tanto no contradigan los rasgos básicos de identidad de la organización, es aceptado,

El modelo utilizado por estas organizaciones es el de racionalidad limitada, como lo describen March y Olsen (GarcíaTreviño: 2000; 80-82), por el hecho de que los recursos con los que cuentan son variables.

Los tipos de liderazgo que estas comunidades presentan son de tipo democrático, Robbins (Borboa: 2003; 118-120) generalmente porque se adecuan a los tiempos y circunstancias que prevalezcan en determinado momento. En suma, los líderes se han adaptado de acuerdo con las circunstancias que les ha tocado vivir.

Estas comunidades cuentan con valores homogéneos, March y Olsen (Treviño: 2000; 80-82), esto les ha permitido formar valores dentro de ellas, cuentan con una misión, visión y estrategia, según lo definido por Morrissey (1996; 6), que define su rumbo claramente; es decir, actúan con conocimiento de causa, basados en su experiencia, y conocimientos, generalmente cumple con las expectativas, y si se encuentran con alguna situación que se los impida logran encontrar nuevas rutas para lograrlo.

Pregunta N°3

¿Qué factores son los que lo inhiben y afectan al transporte público de carga en lo político y lo fiscal en el ámbito nacional, que impactan en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán que les impide contribuir con equidad y justicia?

La necesidad de obtener información referente a las organizaciones del transporte público mexicano nos remontamos al transporte Sinaloense, particularmente al municipio de Culiacán, y a las instituciones públicas. Un requerimiento que en el estudio era necesario, pues la relación que guardan entre si, es factor fundamental de

desarrollo para ambos. Porque el transporte público está regulado jurídicamente por las políticas públicas en su: prestación, expansión, temporalidad, determinación de los precios entre otros.

El análisis se conformó de dos partes en lo referente a la aplicación de los instrumentos de acopio de información: primeramente en un inicio fueron informales y posteriormente entraron al campo de la formalidad, las técnicas utilizadas para llevar a cabo la recopilación de la información fueron la exploración, observación, entrevistas y el cuestionario, iniciando con las organizaciones del TPC de Culiacán, para luego continuar con las instituciones públicas.

En lo que se refiere a las organizaciones del TPC de Culiacán, la aplicación de los instrumentos informales y formales permitió conocer: la forma de admisión de un nuevo socio, la localización, la estructura física, el servicio la atención al cliente, los lugares de trabajo, la forma como desempeñan sus labores, los horarios de trabajo, el manejo de personal, las prestaciones a los trabajadores, la relación obrero - patronal, el registro administrativo de sus movimientos, las operaciones de sus ventas, los días trabajados al año, el ingreso promedio por día y, por último, las formas de relacionarse con su entorno tanto interno como externo.

Es pertinente decir que para poder llevar a cabo lo anterior, se vio la necesidad de desplazarse a los lugares donde se encuentran localizadas las organizaciones en estudio, pues es allí donde está la información requerida, esto fue posible gracias a la aceptación y confianza de los socios (de las organizaciones) a quienes se entrevistaba. Algunas veces, para estar presente en las reuniones, se acudía como invitado, otras como acompañante de algún socio.

A continuación mostramos los nombres de las organizaciones transportistas que prestan servicio público de carga del municipio de Culiacán. Que se visitaron para llevar a cabo la recolección de la presente investigación:

- Alianza de Camioneros de Culiacán;
- Unión de Camioneros de Culiacán;
- Alianza de la Industria de Construcción y Anexos (AICA);
- Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica;
- Alianza de Camioneros del Valle del Río de San Lorenzo;
- Alianza de camioneros de Eldorado.⁵⁷

Los hallazgos encontrados en este primer apartado son los siguientes:

En la admisión de un nuevo socio: las técnicas de exploración, observación y entrevistas efectuadas a las diferentes organizaciones del TPC de Culiacán, fue muy recurrente: pues a pesar de que para la admisión de un nuevo socio los estatutos por los

⁵⁷ Todas estas organizaciones que fueron visitadas, se observa a simple vista que tienen características organizacionales parecidas, en su mayoría en los únicos dos puntos que se diferencian es en el tiempo que duran en el cargo los dirigentes, que son de dos años para algunas y de tres en otras, además en algunas no se permite la reelección inmediata.

que se rigen son muy claros, donde se señala que la encargada de efectuar un análisis de los requisitos para ser admitido es la Comisión de Honor y Justicia, en ninguna de las organizaciones referidas líneas arriba, se observó se hiciera a como dictan dichos estatutos enmarcan, porque sólo se limitaban a una presentación de los candidatos a pertenecer a las organizaciones en los días en que sesionan, aprobándose sin la existencia de un estudio de factibilidad emitido por la comisión encargada de ello y por lo tanto la inexistencia de una razón legal estatutaria.⁵⁸

En cuanto a su localización: de las seis organizaciones mencionadas anteriormente, la primera se localiza en el boulevard Emiliano Zapata, n° 1785, Poniente (a la altura de la estatua conocida como El Caballito); la segunda en la calle Cristóbal Colón, n° 949, Poniente (casi esquina con la prolongación del boulevard Francisco Madero); la tercera en la avenida Diego Hurtado, n° 361, col. San Rafael (a espaldas de la Ley del Valle); la cuarta por la carretera a Costa Rica, a la entrada de la sindicatura, sin número; la quinta se encuentra a 16 Km., por la carretera El Salado–Quilá, y la sexta en la entrada principal de la sindicatura de Eldorado. Hasta el día de las últimas visitas, ocurrida a mediados del año 2010, se puede decir que todas son fáciles de localizar por los usuarios que requieren de sus servicios, lo que les brinda una fortaleza que favorece su actividad.

Estructura física: en relación con el orden anterior, la primera tiene una estructura física aceptable⁵⁹ propia, donde realizan sus reuniones de trabajo, además cuentan con un espacio para resguardar las unidades que algún socio requiera, ya sea porque no cuenta con un espacio propio para guardarla, o porque su turno de espera para realizar un servicio de transportación este próximo.

La segunda posee una estructura física aceptable, pero no propia, donde concurren con el fin de informar de las situaciones de la organización y no cuentan con espacios como la anterior; la tercera, su estructura física muy buena tipo moderna,⁶⁰ propia, para agruparse y realizar sus reuniones de trabajo, además, como la primera, cuenta con espacios con los mismos objetivos, la cuarta, tiene un local con estructura física poco aceptable,⁶¹ propia, donde se congregan para informar y programar sus actividades, pero no poseen espacios como las organizaciones anteriores; la quinta, su local es de una estructura poco aceptable es propia, pero sí tiene espacio suficiente como la primera y tercera de las organizaciones; la sexta y última, su estructura física es inadecuada, pero propia,⁶² para realizar las actividades mínimas requeridas, tampoco cuenta con espacios para realizar maniobras como las organizaciones que sí lo tienen,

⁵⁸ El termino competencia desleal, está referido a la prestación del servicio de transporte efectuado por algunos socios al ofertar el servicio por debajo de las tarifas autorizadas.

⁵⁹ Este tipo de infraestructura, por el hecho de ser construcciones de tipo antiguo, aunque proporcionan confort, sus diseños limitan un tanto el desarrollo de las actividades y el uso de las mismas. Este tipo de construcciones, además cuentan con aire acondicionado y mobiliario para realizar las actividades administrativas.

⁶⁰ Construcción con diseños ergonómicos en toda la instalación, que cuenta con todo lo necesario para realizar las actividades administrativas, además tienen con aire acondicionado.

⁶¹ Construcción tipo antiguo mal diseñada, poco confortable sin aire acondicionado, cuenta con ventiladores de techo, para realizar sus actividades cuenta con un mobiliario no muy propio para ello.

⁶² Se encuentran en condiciones no aptas para desarrollar sus actividades, como; insuficiente sillas, carecen aire acondicionado, no cuentan con micrófono, tienen mobiliario de oficina obsoleto, etcétera.

en esta organización sólo se agrupan cuando surge algún problema específico y urgente.

Como se aprecia la mayoría tienen características en común y que sólo una de ellas presenta una situación de debilidad con respecto a las demás, lo que conlleva a decir que hay un grado de homogeneidad o, en palabras de Bojórquez (2004; 94), un alto grado de isomorfismo; en el aspecto analizado son semejantes y, que por lo tanto, se puede considerar como una segunda fortaleza.

En relación con lo señalado por Suárez (Araujo: 2005; 87), respecto a la forma de operar de las microempresas familiares, se encontró lo siguiente:

En servicio y atención al cliente: en este rubro, las organizaciones que prestan el servicio de transporte de carga en general presentan dos modalidades: la primera, es la de carga agrícola; y la segunda, la de materiales para la construcción.

De las seis organizaciones exploradas, se observó que prestan una atención adecuada al cliente, la cual se traduce en rapidez, eficiencia, amabilidad, calidad, buenos precios, servicio a domicilio, entre otras características. A pesar de que la primera modalidad no tiene un lugar específico donde confluyan todos para ofertar el servicio, como sí lo tiene la segunda, por lo que se puede decir que tiene una debilidad comparativamente.

Lugares de trabajo: en estos sitios se encontró que la forma de organizar el trabajo, para la primera modalidad, está basada en una lista de todos los agremiados en las diferentes organizaciones mencionadas para irlo repartiendo de acuerdo con el orden de la misma. Para la segunda modalidad, es idéntica a la anterior en lo que se refiere a la repartición, con la diferencia de que existe un lugar de concentración para todas las organizaciones, donde la forma de ordenar la prestación del servicio es que, del 100 por ciento del trabajo que se solicita por los diversos usuarios, el 50 por ciento es para la CTM⁶³ y el restante para la CNOP.⁶⁴

Forma de trabajo: De las dos modalidades existentes, en ambas, en un 70 por ciento de las organizaciones investigadas, se encontró que el dueño se hace cargo del manejo del transporte o, en su defecto, algún familiar cercano a él, el otro 30⁶⁵ por ciento contrata un operador de camiones pesados, generalmente esta actividad requiere de un esfuerzo mayor en relación a los horarios de trabajo, debido a que el movimiento de las cargas, por sus características regularmente son desde las seis de la mañana, hasta las seis de la tarde, inclusive desde horas más tempranas y hasta muy tarde, pues el trabajo se presenta de forma estacionaria. En cuanto a la manera de operar, es la misma para ambas modalidades, sólo que la primera no cuenta con una organización propia que los reúna en un lugar común para repartir el trabajo como la segunda, donde en forma grupal y en equipo consiguen las cargas mismas que son repartidas de forma equitativa,

⁶³ Confederación de Trabajadores de México

⁶⁴ Confederación Nacional de Organizaciones Populares

⁶⁵ Los porcentajes indicados son producto de pláticas relacionadas al manejo de personal, realizadas a integrantes de las diferentes organizaciones del TPC., la forma que se realizó fue a través de una selección simple al azar a cinco integrantes de cada una de ellas.

lo que además les permite estar pendientes de las situaciones de emergencia de los asuntos referentes a su actividad y así de esa manera resolverlos con más prontitud, asimismo se logra la obtención de mejores ofertas de trabajo. Este hecho les reditúa mejores ingresos, siendo esta otra fortaleza.

También podemos señalar que con respecto a la segunda modalidad, ésta abandona un poco y se suscribe como una forma más tradicional en su forma de conducirse, enmarcándose como una organización dentro del esquema del viejo institucionalismo, expuesto por Romero, y Vergara (1991) y Bojórquez (2004; 95), no así la primera que da los primeros pasos, aunque sin saberlo, hacia lo que de acuerdo con Powell (1991) y Bojórquez (2004; 96) es el nuevo institucionalismo, donde las decisiones se planifican a través de propósitos bien definidos por todos los integrantes de las organizaciones

Manejo de personal: generalmente este tipo de organizaciones, un gran porcentaje de los que laboran son miembros de la familia, pues no muy frecuentemente se recurre a la contratación de personas ajenas, y cuando así sucede, por lo general los contratos son por tiempos cortos; sin embargo, cabe decir que en ocasiones los trabajadores externos se quedaron por tiempos indefinidos, al no poder la familia hacerse cargo de su negocio.

Debido al giro de estos negocios, y al enmarcarse como empresas familiares (artesanales), la mayor de las veces existe, la necesidad de otorgar a sus trabajadores las prestaciones que marca la ley, más si sus trabajadores son ajenos a la familia; aunque en algunos casos condicionan al demandante de trabajo para que no solicite las prestaciones marca la ley, ya que de hacerlo sería despedido, o de plano se le niega el trabajo.

Relación obrero patronal: en este aspecto la realidad imperante se acerca a la teoría humanista señalada por Roethlisberger (1976), Guilles Pie (1991) y Bojórquez (2004; 101), pues la relación con los asalariados es de cordialidad, y confianza, los nexos son patriarcales; es decir, existe un trato cercano con todos los miembros, y muy frecuentemente realizan labores relacionadas que competen exclusivamente a los propietarios, por ejemplo: encargos de realizar cobros del servicio proporcionado, depósitos bancarios, buscar trabajo, llevar a los hijos a la escuela, entre otras actividades.

Operación administrativa: de todos sus movimientos diarios, se observó lo siguiente: en su mayoría, el 90 por ciento,⁶⁶ no tienen un proceso administrativo definido, pues la actividad la manejan empíricamente, no llevan un registro de los días trabajados al año tampoco de cuánto es su promedio de ganancia; por lo que, se puede afirmar no posee una capacitación que les proporcione conocimientos que les garantice su continuidad, siendo ésta una debilidad.

⁶⁶ Este porcentaje se obtuvo de una encuesta realizada aplicada al azar a 20 socios del TPC, de los cuales dos solamente dijeron tener en proceso el orden administrativo, mismo que arroja el resultado mencionado del 90 por ciento.

No obstante que sus registros son llevados por un contador éste realiza el balance entre egresos e ingresos para efectuar el pago los impuestos. Sin embargo, en la actividad que diariamente desempeñan ponen en práctica recursos poco ortodoxos para evadir el pago ante Hacienda; por ejemplo, hacen lo imposible para no proporcionar facturas a los clientes pues sienten que eso merma sus ganancias. Respecto a las notas de ventas, aunque la reglamentación vigente exige deben entregarse al terminar un trabajo, el 100 por ciento de los transportistas no realizan dicha práctica.

Las situaciones descritas pueden considerarse como debilidades de esta actividad, porque se ubica en la llamada administración tradicional que exponen Rodríguez, Araujo, Torres, Suárez, entre otros.

Conducción: se encontró que las organizaciones transportistas presentan formas de comunicación poco de acuerdo con su definición M. Goldhaber (1984; 9); la comunicación es deficiente, ya que el receptor del mensaje lo hace de forma inapropiada, por lo que no lo entiende ni lo acepta, y tampoco retroalimenta. Frecuentemente hay una degradación de la información que hace disminuir el flujo: de lo que se quiere decir a lo que se sabe decir; de lo que se escucha a los que se comprende y acepta; de lo que se retiene a lo que se pone en práctica. Las barreras de la comunicación son principalmente personales, producidas por la desconfianza de los dirigentes hacia los asociados y viceversa, por el desconocimiento de las necesidades, indiferencia, prepotencia, intolerancia, falta de atención e interés.

El poder definido por Stoner (García Treviño: 2000; 100), en este tipo de organizaciones es un instrumento influyente de la forma en que la gente se ajusta a las reglas de los sistemas políticos establecidos, por factores internos y externos, que afectan en la adjudicación de recursos y distribución del dominio entre privilegiados y los subprivilegiados. Las formas en las que se distribuye varía desde unas cuantas personas a estar descentralizado en toda la organización: así, se puede apreciar el poder autocrático, cuando está sustentado en un sólo dirigente, o un pequeño grupo con poder económico; a pesar que las reglas están escritas y las relaciones se especifican con claridad, en cuanto al poder de forma burocrática raras veces se da; también se halla el poder de democracia directa, donde todos participan y tienen el derecho de gobernar. Esta mezcla de poderes se presenta de acuerdo con los momentos por los que pasa la organización.

Así, puede observarse que cuando se quiere someter a algún miembro de la organización se aplican las reglas escritas, pero cuando se quiere lograr algo de facto, el dirigente, o los grupos con poder económico, actúa con prebendas para someter a las mayorías para sus objetivos personales, esta forma se da sólo los primeros domingos de cada mes, cuando la toma de decisión es conjunta, a la hora de la realización de la asamblea.

De estos estilos de ejercer el poder, surgen diversos tipos de conflicto, según comentan Morrill (1991) y Treviño (2000; 130-140): como el *conflicto funcional*, debido a las diferencias sugeridas en la organización entre los grupos de poder, donde cada uno estipula sus propias reglas, las cuales casi siempre se contraponen con las establecidas.

La competencia algunas veces es benéfica, pues mejoran las condiciones de trabajo, pero otras veces el resultado es dañino porque retrasan la evolución de la empresa. Cabe decir que dichos enfrentamientos se presentan cuando se eligen nuevos directivos o cuando algún grupo quiere lograr algo a través del reagrupamiento.

Según la definición de Fred (1997; 159), su cultura organizacional se ha desarrollado como un patrón de conducta que, conforme va aprendiendo a enfrentar su problema de adaptación al exterior e integración al interior, se instala por imitación, interacción y aprendizaje, lo que ha funcionado bastante bien como para ser considerado válido y enseñado a los miembros nuevos, muchas veces creando sin saberlo algún estilo en la organización; además, se percibe que son notablemente resistentes al cambio, por el hecho de que mencionárselos, les aterra. Es decir, las conductas de los miembros se encuentran socialmente adaptadas, cuando se ajustan a este doble juego de condiciones culturales que forman parte de su lugar de trabajo. Su cultura ha variado con el tiempo, lo que se convierte en una marca de referencia, compartida por este tipo de organizaciones; son valores aceptados que indican cuál es el modo esperado de pensar y actuar frente a situaciones concretas. El sistema cultural no se estructura en forma jerárquica, y esto significa que coexisten culturas locales con distintos grados de compatibilidad; en tanto no contradigan los rasgos básicos de identidad de la organización, es aceptado,

El modelo utilizado por esta organización es el de racionalidad limitada, como lo describen March y Olsen (GarcíaTreviño: 2000; 80-82), por el hecho de que los recursos con los que cuentan son variables, es decir, hay épocas malas de trabajo, además de los periodos de trabajo, recursos económicos, el número limitado de unidades, y aunque quisieran utilizar el modelo racional no sería posible; en este aspecto, resulta evidente que a pesar de no conocerlo, lo utilizan empíricamente, incluso, les ha permitido de alguna manera sobrevivir en el mercado.

Los tipos de liderazgo que esta organización presenta son de tipo desde lo autocrático a lo democrático, y viceversa según definición de Robbins (Borboa: 2003; 118-120) generalmente porque se adecuan a los tiempos y circunstancias que prevalezcan en determinado momento. En suma, los líderes se han adaptado de acuerdo con las circunstancias que les ha tocado vivir en la organización.

Esta organización sólo cuenta con valores heterogéneos, March y Olsen (Treviño: 2000; 80-82), resultado de su formación particular de las regiones existentes en el país, esto les ha permitido formar valores de la organización, a pesar de que utilizan algunos producto de su convivencia; sólo los practican empíricamente sin especificarlos hacia la organización, no cuentan con una misión, visión y estrategia, según lo definido por Morrissey (1996; 6), que defina su rumbo claramente; es decir, solo actúan por intuición basados en su experiencia, y si lo esperado no llena sus expectativas, se lo atribuyen a la mala suerte.

Otros hallazgos hacen referencia a las formas de lucha que han tenido que desarrollar para defender su derecho de trabajo, a través de marchas, mítines y plantones en

instituciones oficiales como el Congreso del Estado, Tránsito y Transportes y Palacio de Gobierno. Morales (2007)

Congreso del Estado: lo encontrado en visitas realizadas entre los años 2004 – 2011 al recinto legislativo mediante observaciones y entrevistas cuando se tratan asuntos referidos al transporte público, se observó siempre jalones y disputas entre empresarios de la construcción y transportistas, donde una comisión de la Cámara de Diputados media, con el propósito de lograr puntos de acuerdo para la solución a la problemática del transporte, para el caso en particular el del servicio pública de carga.

A continuación se relata los porqués de lo acontecido para que se propicien esas reuniones:

Una de las primeras y según Morales 2004, fue el 22 de enero de 2004 y así de manera reiterada hasta el 2011, se ha hecho la petición, manifestado de parte de los transportistas, se realicen otras en ese tenor, pero no han encontrado eco en sus peticiones, es pertinente decir que de haberse accedido a la petición se podría haber llegado a establecer acuerdos benéficos para el transporte público de carga, pues en las fechas en que se dio la reunión así lo apunta.

A continuación se denota la forma en que se logro se accediera a la petición de atención para abordar la problemática del TPC, de Culiacán.

El 22 de enero de 2004 Se reunieron los transportistas que prestan servicio público en todo el estado de Sinaloa, para protestar en contra de una iniciativa que presentaron al Congreso local, las cámaras empresariales de la construcción para la reforma de los artículos 224 y 225, con la intención de liberar el transporte; esta iniciativa fue presentada en un inicio en el año 2002 y aún se está analizando a la fecha por el H. congreso del estado de Sinaloa, debido a la oposición desde esas fechas de parte de los transportistas. Haciendo de esto una lucha constante. Según palabras dichas por el Ing. Miguel Loaiza dirigente de la CNOP. Contra los grupos que cuentan con poder económico, que siempre han ambicionado despojar a los transportistas de su actividad, con el afán de incrementar su riqueza a costa de quitar de forma ilegal a los que sólo cuentan con esa manera de trabajar para solventar las necesidades mínimas de su familia.

La concentración, cabe aclarar que según los transportistas entrevistados, era producto de las constantes negativas de parte de los encargados de regular el transporte en el estado de Sinaloa, de poner atención a los reclamos de la indiscriminada competencia desleal que se presenta en todo el estado en el TPS, de todas las modalidades del estado, por lo que los intentos fallidos para entablar un diálogo respetuoso entre los encargados de la administración pública y los transportistas para resolver la problemática de ese sector, son los causantes de dicho acontecimiento.

Otra de las visitas efectuadas al H. Congreso del Estado ocurrió el 13 de julio de 2004, día en que se realizó una reunión de los dirigentes transportistas con la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales del Congreso del Estado, para dialogar respecto

a la problemática relacionada con la manifestación realizada el 22 de enero del mismo año, ambas partes expusieron sus puntos de vista ampliamente, no logrando ponerse de acuerdo, por lo que los dirigentes transportistas acordaron presionar a través de una nueva movilización, con el propósito de convocar a una reunión donde estuvieran los socios transportistas, la Comisión de Gobernación y Puntos Constitucionales y las Cámaras Empresariales de la construcción, para que escucharan sus argumentos y se llegara a una solución favorable para todos.

La movilización logró que la reunión por fin se realizara el día 20 de julio de 2004, con la Comisión de Diputados señalada anteriormente, donde se vertieron una serie de argumentos con respecto a la problemática, sobre todo con aquello que los perjudicaría, así como el problema que ocasionaría a la sociedad.

En primer lugar, se expuso sobre las 16 mil familias que viven directamente, así como a las que viven indirectamente que son en conjunto alrededor de 120 mil ciudadanos sinaloenses, dependientes de la actividad del TPS, que se tienen que tomar en cuenta para la decisión final de dicha iniciativa, asimismo se hizo el reclamo acerca de otras iniciativas que han aprobado y que atentan en contra de la dignidad de las familias de los choferes del transporte público, referente a los artículos 117 y 144, párrafo VI, del Código de Procedimientos Penales de Sinaloa, por el hecho de que se les encarcela si cometen un homicidio sea este por las causas que fuere, sin considerar que todo individuo en pleno uso de sus derechos, tiene la facultad de demostrar que no es culpable de lo imputado, hasta que no se demuestre lo contrario.

A todo lo anterior, los diputados que estuvieron reunidos se comprometieron y acordaron en tomar en cuenta lo argumentado, para que a la hora de tomar una decisión verterlos al pleno de la Cámara de Diputados en su defensa, y que sería tomando como punto de referencia a la sociedad en su conjuntó, aunque se dejó; entrever, con respecto a las reformas de los artículos 224 y 225, se debería tomar un punto de acuerdo entre las cámaras empresariales y los transportistas, proponiendo realizar una reunión para el día 21 julio de 2004.

Esta reunión conjunta de dirigentes empresariales, transportistas y la presencia de la Comisión de puntos Constitucionales y Gobernación de la Cámara de Diputados, fungiendo como moderador ésta última. Primeramente solicitó se fuera prudente en la participación en cuanto a ofensas y tiempo; en segundo, se pidió se anotaran las personas que participarían de ambas partes, posterior a ello se dio inicio al diálogo exponiendo su participación de manera alternada por cada grupo, argumentando lo siguiente:

Grupo empresarial, empieza exponiendo la necesidad de estar con los tiempos actuales, donde hace alusión al fenómeno de la globalización diciendo que los grupos empresariales si se han estado preparando para ello y que su objetivo es detenido por la forma tan ambigua en la redacción de los artículos 224 y 225 de la ley de tránsito y transportes del estado de Sinaloa.

Grupo transportista, dice que los artículos mencionados si están claros en cuanto a su redacción, a los cuales les dan lectura para las aclaraciones al respecto y argumentan, que si se les realiza alguna transformación como lo proponen ellos, se verían afectados en su actividad, porque se ve las intenciones de liberar el transporte.

Grupo empresarial: argumentan que lo que proponen no es liberar el transporte de carga sino que los dejen laborar en el transporte, pues consideran que la modificación a los artículos no les causaría problemas.

Grupo transportista, ellos consideran que si, argumentando que en todo caso los que no los quieren dejar trabajar son ellos, por querer realizar transporte público sin tener permiso para ello.

Grupo empresarial, dicen que en ningún momento han dicho querer realizar transporte público, que solo piden se les permita transportar todo aquello que tenga que ver con su actividad y que lo quieren hacer de forma legal, que por ello piden la reforma a los artículos mencionados.

Grupo transportista, argumentan que si los transportistas quisieran trabajar en las actividades que ellos tienen sin autorización para ello, y que además propusieran reformas en ese sentido, para hacerlo, dicen que están seguros de que se opondrían, cosa que ni se piensa por ser una aberración.

Grupo empresarial, su abogado dice que sus representados tienen todo el derecho de realizar la petición, pues lo que proponen no violenta lo escrito en los artículos y da una serie de argumentaciones legales.

Grupo transportista, dan sus propias interpretaciones a la ley contra argumentando lo dicho por el abogado.

Grupo empresarial, exponen la necesidad del estado de Sinaloa en el sentido de la diversificación de la economía en cuanto a la participación para su desarrollo argumentando que de no permítaseles y acceder a su petición propiciaría quedarse rezagados ante los embates de la globalización al no poder hacerle frente en las condiciones de los artículos mencionados, por lo que se hace necesario transformar todo lo que implique el estancamiento, diciendo que si los transportistas no están en ese tenor ellos, harán todo lo posible para que prosperen dichos cambios.

Grupo transportista, si el defender lo que a cada quien le corresponde es estancamiento, perdónenos, pero en que diccionario lo dice, nosotros consideramos que el verdadero desarrollo es lo contrario y que eso es lo que deberían de hacer y no está queriendo arrebatarse a otros cuando no han sabido defender lo propio, además el objetivo de esta reunión no fue para argumentar a criterio acerca de la que se debe reformar ni de darnos clases de administración, sino de ponernos de acuerdo para formar criterios que garantizaran el trabajo en armonía.

Finalmente se levantó la reunión donde no se pusieron de acuerdo, pero antes de salir de la sala de juntas, se fueron formando pequeños grupos de diálogos, donde cara a cara se dijeron hasta de lo que se morirían, lo raro fue de que al final quedaron de reunirse pero en un lugar neutral, refiriéndose a sus respectivas organizaciones y se retiraron palmeándose y abrasándose.

En las observaciones realizadas en las dependencias públicas: *Tránsito y Transportes y al Palacio de Gobierno*, cuando se realizaban manifestaciones, de los socios de todas las agrupaciones del transporte público del estado de Sinaloa, motivados por una serie de problemas producto de la mala gestión de parte de los encargados de administrar las políticas públicas como: ineficiencia, poca atención, solapamiento del transporte ilegal, entre otros, ocasionando que en la actividad no exista armonía. Morales (2007)

Lo encontrado al respecto fue que, efectivamente, lo único que los administradores hacen es deslindarse de la problemática señalada, argumentando que la situación actual es causa de quienes les antecedieron y que, por lo tanto, no es su problema; y la solución propuesta es la de conciliar con los grupos, que han sido objeto de privilegios, para no conflictuar y trabajar en armonía; proponiendo también que su actuación será, a partir de ese momento, la de revisar la problemática planteada, para que no siga sucediendo en lo futuro, resuelva gradualmente.

Sin embargo, en diez observaciones que se realizaron en diversas fechas en esas dependencias, siempre han sido las mismas promesas, y en lugar de proceder según la palabra empeñada agudizan cada vez más el problema, actuando como tradicionalmente lo hacían los anteriores administradores, por lo que no han dejado otra alternativa más que volver a realizar protestas a través de *mítines, marchas, plantones*, para ser atendidos y escuchados. Esto pareciera ser un cuento de nunca acabar pues desde sus inicios en los años sesentas hasta la fecha, los transportistas han pasado por una serie de luchas que han tenido que librar contra los empresarios de la construcción y el gobierno. Esta problemática se encuentra vigente y lejos de presentar alternativas que vislumbren al transporte como una actividad rentable, cada vez se vuelve más vulnerable y su tendencia a desaparecer del mercado parece ineludible.

Con los primeros, por la resistencia a que se organizaran, pues ello equivaldría que de esa forma se defenderían más de ellos, al contar con una fuerza que les permitiría negociar con más justicia y equidad los precios de su servicio. Con los segundos, debido a que aun cuando el servicio público de carga está debidamente concesionado a los transportistas de parte de la administración pública según los artículos 224 y 225, persisten en seguir solapando el transporte ilegal. Ante esto a los empresarios de la construcción persisten en querer participar en el movimiento de pasaje y cargas argumentando que, las nuevas políticas de la liberación de los mercados propiciadas por la globalización de la economía mundial, les da la apertura para ello, donde los encargados de administrar las políticas públicas en materia de transporte, sin analizar las repercusiones que se ocasionaría, aceptan sus argumentos como validos en lugar de aplicar la ley, pues los segundos cuando menos para nuestro estado, hacerlos efectivos traerá como consecuencia desequilibrios sociales, pero eso no les incomoda pues en

lugar de aplicar la ley hacen caso omiso, propiciando con ello se realice transporte ilegal.

Con respecto a la información plasmada con la manera de relacionarse entre los socios de las organizaciones y las estructuras que las rigen a nivel público, en la actualidad siguen sin cambio alguno, además podemos asegurar que se han ido agudizando, pues en la continuación de la investigación en la actividad del transporte público hoy en día en lo referente al impacto de la política fiscal, las formas de actuar de los encargados de implementar y aplicar las políticas públicas en relación a su desarrollo, lo han colapsado en forma negativa, traduciéndose como un factor necesario de inclusión en su estudio. Pues de esa forma se pudo determinar a través de la aplicación nuevamente de técnicas que como se describieron, nos proporciono una información con las mismas tendencias de indiferencia hacia las organizaciones que prestan servicio público, en Sinaloa particularmente las de municipio de Culiacán, porque ahora no conformes con no respetarles su derecho al trabajo se han atrevido a liberar la actividad con la autorización de permisos, a personas que claramente se observa su actividad no es la de transportista, violentando de esa manera los derechos que les corresponde.

Los efectos de la globalización en el transporte de carga: los autores: Cano, Cárdenas, Garzón, Haberman, López, W. Wallace, A. Opalin, Stiglitz, Bassi, Sartori, Soros y Vilas, entre otros, referencian una serie de factores ocasionados por el fenómeno de la globalización de la economía y que por ende impactan al Estado, trastocando el diseño de las políticas públicas, como a continuación denotamos: imposiciones de los poderosos sobre los que están en inferioridad de condiciones, hibridaciones culturales, miseria, contaminación medio ambiental, enfrentamientos, efectos políticos relevantes, dependencias e interdependencias asimétricas, apropiación desigual de los desarrollos científicos y tecnológicos en materia de informática, comunicaciones y transportes, ensanchamiento de la brecha entre el interés particular y el general; las contradicciones internas se agudizan, dinámicas y esquemas relacionales; es irreversible; amenaza a la identidad y los valores culturales; genera cambios en las estructuras organizacionales, transnacionalización de los recursos financieros, economía desestatalizada, la mundialización de los mercados, limita el arco de decisiones del Estado, en algunos casos hay vacíos de poder público, condiciones regionales son contrarias al criterio de equidad; asimismo, señalan que la globalización no ha conseguido reducir la pobreza, ni garantizar la estabilidad de libre comercio, a pesar de que cuando se diseñó el propósito principal era precisamente el de garantizar estos dos últimos aspectos.

Los autores expresan que una estrategia, en el nuevo desarrollo teórico que recupera la visión del Estado nación y de derecho, es transformar los conflictos sociales en desafíos. Temas como la pobreza extrema, el desempleo, la delincuencia, la extrema derecha, los conflictos culturales, ecológicos, étnicos, entre otros, entran en esta maniobra de mediación o arbitraje, no de confrontación. Indican que la economía mundial crece con demasiada lentitud, provocando el enriquecimiento de pocos, creando además un puñado de absurdas industrias protegidas que sólo benefician a la élite del país.

Finalmente, aseguran, el desarrollo consiste en transformar a las sociedades, mejorar las vidas de los pobres, permitir que todos tengan la oportunidad de salir adelante, acceder a la salud, la educación y los servicios.

Desde sus inicios la raza humana ha incursionado para ir aliviando sus malestares, pues debido a sus necesidades para aligerar su forma de vivir en sus diferentes momentos que le ha tocado incursionar, a través del tiempo, se ha tenido que ir adecuando además de transformar al medio ambiente para su beneficio.

El incremento palatino que han tenido los requerimientos de la humanidad, la han obligado a ir creando nuevas formas de organización nada vez más sofisticada, que según lo escrito por los teóricos mencionadas líneas arriba, cuando señalan las serie de repercusiones negativas que han provocado el fenómeno de la globalización de la economía, en los países que tienen inferioridad de condiciones competitivas, pues este fenómeno ha propiciado la formación de una gran cantidad de organismos reguladores como el BM, OCDE, FMI, entre otros, a los cuales están obligados a pertenecer si quieren, “las bondades que según se obtiene al estar dentro de ellos” a pesar que las estructura que conforman adolecen de un marco legal, aun así someten a los que no quieren sujetarse a sus requerimientos, a la fuerza, como podemos observar ya las disposiciones legales internas de los estados nación están por debajo de las de dichos organismos, con esto podemos decir, que en la actualidad el mundo está regido por una política pública mundial o cuando menos esa es la tendencia, pues por más que algún país quiera o intente estar fuera de eso, de alguna u otra forma buscan la manera de desestabilizarlo, primero con llamadas de atención y de hacer caso omiso, les conflictuan al pueblo inclusive les provocan la guerra bajo algún pretexto, para que se sometan, tal parece que los humanos somos una raza que nos interesa más el bienestar personal, que el colectivo, para comprender eso solo basta con incursionar en la historia para darnos cuenta de ello, en lo que podremos deducir a través de los grandes teóricos, Carlos Marx, Lenin, Fidel Casto y que en los ochentas retoma Garret Morgan, esto por mencionar algunos de ellos, que si han desvestido nuestra realidad, poniéndola desnuda para que la podamos observar tal y como es y no de manera maquillada como nos la muestran los teóricos esbirros de los que ostentan el poder económico y religioso, con el propósito de que parezca bonita. De lo anterior Soros (2007), nos escribe acerca de los problemas mencionados, y nos presenta el panorama de la crisis del capitalismo Global, denotando al igual que los anteriores las grandes repercusiones, de efectos catastróficos, por el no poner atención en el análisis de los efectos, que presentaría la apertura de los mercados sobre todas las fronteras de los países, debido a la globalización de la economía. Por las condiciones tan dispares entre los de nivel económico alto y los de inferiores condiciones económicas.

La dependencia de la que el mundo enfrenta hoy en día de la economía globalizada presenta crisis recurrentes en todo el mundo, así podemos mencionar el desplome de la economía rusa que propicio una inflación galopante y graves dificultades económicas, numerosos bancos japoneses están en quiebra mientras el gobierno va capeando el temporal y el país se hunde en una recesión cada día más profunda. Las boyantes economías Tailandesas, Malacia y Indonesia han impresionado. Brasil y el resto de América Latina han comenzado a asomarse al precipicio, e incluso en Europa y

América del Norte los mercados sufren violentas convulsiones que eliminan beneficios cada semana que pasa.

La propuesta que nos plantea Soros es el direccionamiento hacia la crisis actual y la teoría económica en general, basado en el develamiento de los supuestos teóricos, que hoy se centran en la cuestión humana en un intento por proporcionar una salida al embrollo actual.

Nos muestra también como la fe ciega en las fuerzas de mercado impiden ver inestabilidades decisivas y como de esas inestabilidades han generado una reacción que ha causado la crisis actual. Una crisis que puede ser aun peor, denotando una salida para la crisis actual, para lo cual dice es la de adoptar el concepto de sociedad abierta. *Los sistemas físicos o sociales no son máquinas. Han de ser interpretados no como "relojes", sino como "nubes": entidades abiertas, sumamente volátiles e inestables que no pueden ser determinadas de antemano por su radical inconclusión.* Karl Popper en Soros; 2007, diciendo que de esa forma se pueden salvar nuestro sistema financiero y por consecuencia nuestra civilización. Con lo que se puede asegurar la estabilidad en las diferentes regiones del planeta, para que se pueda encontrar el equilibrio de las fuerzas del mercado.

Pregunta N°4

¿Cuáles son las características organizacionales y generalidades de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y de los encargados de las instituciones públicas que afectan en su forma de tributar?

Al denotar factores inhibidores en el primer apartado del documento, no está diciendo que lo analizado antes no lo sea, simplemente aquí se da otra connotación desde otro punto de vista, pues su análisis se centra en otros elementos que repercuten en sus formas de conducirse, desde el punto de vista administrativo y de actuar ante los diferentes actores que tienen que ver con su desarrollo organizacional, con el propósito de relacionar las consecuencia en sus posibilidades contributivas para el pago de sus impuestos.

En esta parte se retomaron entrevistas formales y estudios de hemerotecas plasmadas en un estudio efectuado por Morales 2003 - 2007, para los efectos de este estudio. Para el caso de las entrevistas, estas están formuladas en cinco interrogantes referidas a los factores: competitividad, rentabilidad y desarrollo del TPC de Culiacán, mismas que se aplicaron a profundidad a través de tres entrevistas semiestructuradas (abiertas y grabadas), a líderes del transporte público con más de veinte años de dedicarse a la actividad a los señores Humberto Alfaro Bedoya, Octavio Castro Olivas y Antonio Velásquez Soto.

Con respecto a las hemerotecas, los periódicos que se consultaron fueron El Debate de Culiacán, El Sol de Sinaloa y El Noroeste de Culiacán. (Anexo 5) en esta parte obtuvimos una rica cantidad de datos, referidos a los acontecimientos que impactan al

transporte de servicio público tanto al de pasajeros como al de carga en general, que nos proporcionaron más elementos que reforzaron la investigación.

De las entrevistas, sobre los factores mencionados en relación con el desarrollo del TPC de Culiacán se encontró lo siguiente:

1. Los factores que causan la falta de competitividad en el TPC, son:

Falta de capacitación de los concesionarios;
 No tienen capacidad de ahorro;
 No se maneja como una empresa;
 Operadores deficientes;
 Mal manejo del equipo;
 Se ha perdido el interés;
 No quieren batallar;
 Miedo a manifestarse;
 Falta de liderazgo;
 Mucha indiferencia;
 Falta de interés de las autoridades;
 Malos dirigentes;
 La competencia desleal del gobierno, empresarios y transportistas ilegales;
 Tarifas bajas del servicio;
 Competencia feroz.

2. Los factores que causan la falta de rentabilidad del TPC, son:

La falta de capacitación de choferes y concesionarios;
 Globalización de la economía;
 Competencia severa;
 Entrada de capitales de dudosa procedencia al transporte.

3. Los factores internos y externos, son:

No existe coordinación con escuelas;
 No asistir a los cursos que imparte el gobierno;
 No defender el negocio;
 Ser poco competitivo;
 Ser poco productivos;
 Reglas jurídicas ambiguas;
 Competencia del gobierno;
 Competencia de particulares.

4. Podemos mejorar de la siguiente manera:

Capacitación;
 Cambio de mentalidad;
 Buscando poder acceder a créditos;
 Siendo más productivos;
 Integrar empresas;
 Revisando la ley de tránsito;
 Regulando el transporte.

5. Se considera que sí están dispuestos pues la mayoría vive de dicha actividad, pero, es necesario que se les organice y se les inculque la idea de que sólo defendiéndose de las

adversidades con carácter y con conocimiento de causa, dejando de ser pasivos a través de un buen liderazgo para lograr que crean en las autoridades. Esto se puede lograr por medio de la capacitación.

En los hallazgos de estas entrevistas se percibe que estos transportistas, a pesar de tener más de veinte años de antigüedad en el servicio del transporte, y además haber sido dirigentes en varias ocasiones, no les queda claro la problemática, o sólo la perciben, porque esta actividad por ser de carácter público, debe observar ciertos requisitos que delinea el gobierno hacia lo social, y al no conocerlos, provoca que su actuación no sea la correcta.

Es decir, actúan sólo desde su punto de vista sin los argumentos legales de acuerdo con las disposiciones de la administración pública que protegen y regulan las actividades de los particulares que prestan servicios públicos externalizados y que según, Ramió (1999; 131-155) se les denomina servicio de servucción. Por otro lado, los teóricos del derecho que han escrito sobre la administración pública, como Fraga (1966; 91-112) y Faya (1996; 391-398), la definen como la prestación de servicio público cuando el Estado no puede o no quiere hacerlos delegándolos a través de concesiones a particulares que estén dispuestos a invertir sus capitales para ello, pero regulado por el gobierno, en lo referente al orden jurídico mediante el cual se regirán siempre en beneficio de lograr un equilibrio, en toda la sociedad con sus derechos y obligaciones.

En la misma dirección, lo encontrados en las hemerotecas de los diarios de El Debate, El Sol de Sinaloa y El Noroeste de Culiacán, con respecto a declaraciones de empresarios y transportistas en relación a la problemática del TPC, fue una lucha constante de los transportistas en contra las autoridades de Tránsito y Transporte y empresarios, debido a:

Que no respetan la ley de Tránsito y Transportes las autoridades y empresarios;
 Otorgan permisos a particulares;
 Piden empresarios la liberación del transporte público;
 Tarifas bajas;
 Recibir pagos del servicio fuera de tiempo;
 Pirataje solapado por autoridades;
 Falta de competitividad.

Esta información indica con claridad las pugnas existentes entre las cámaras empresariales de la construcción y los transportistas; por un lado, los primeros a no querer dejar que les quiten lo que según ellos les pertenece, por ser una actividad que está debidamente concesionada, con derechos y obligaciones que les proporciona la ley en materia de concesiones y de tránsito, y los segundos aludiendo que las nuevas condiciones que el fenómeno de la globalización impone, la necesidad de la libre competencia, lo que les da derecho al acceso para prestar también servicio público. Ante estos argumentos, las autoridades encargadas de normarlo, han accedido proporcionando permisos a estos grupos de empresarios, agravando más el problema. De nueva cuenta se traslado al campo a explorar, observar así como a realizar entrevistas, para conocer los acontecimientos acerca de la problemática del transporte

público y de esa forma conocer los nuevos acontecimientos ocurridos entre los años 2007- 2011. Con el propósito de contrastar y analizar diferencias si existen con los años anteriores.

De nueva cuenta los métodos empleados para el acopio de la información para el enfoque cualitativo fue: Exploración, observación y la entrevista. Realizados en dos etapas en la primera de manera informal y la segunda iniciando desde el momento en que las inmersiones en el campo a través de los datos encontrados permitían la elaboración de instrumentos con mas formalidad.

La primera etapa nos proporciono: la descripción de la serie de acontecimientos sucedidos en el contexto, haciendo anotaciones en una libreta. Los datos encontrados son los siguientes: al realizar las exploraciones del contexto de las organizaciones del TPC de Culiacán, se dio cuenta que la situación por la que atraviesa es bastante precaria, pues tanto su infraestructura como sus condiciones de operación administrativa se encuentran dentro de una administración tradicional y empírica. Lo que les provoca no tener acceso a créditos, pues no cuentan con los medio para ser sujeto pues sus ingresos no se lo permiten, porque el trabajo es demasiado escaso, además, se quejan mucho de la competencia desleal (piraterismo) como es denominado por ellos, otra de las situaciones de las muchas por la que atraviesan es de que el poco trabajo que realizan se los pagan en fechas muy lejos del tiempo en que prestaron el servicio, lo que los vuelve más frágiles aun. También de manera frecuente se quejan del comportamiento de sus dirigentes y de la actuación de de los servidores públicos que tienen relación con su actividad. De los primeros por aprovecharse del trabajo que al realizarlo deja mayor utilidad, los segundos por el trato despótico y permitir el transporte ilegal sin respetar la ley. Otra de las muchas situaciones y que dicen no entender es que escuchan mucho de la globalización pero presienten les afecta en alguna medida, las cuestiones de liderazgo es de lo autocrático a lo democrático pues el comportamiento varía de acuerdo a los momentos en que se desenvuelven en su interior. La misma situación se da en los aspectos de poder. La recolección de esta información en la medida en que se percibió que las visitas al contexto de parte de los sujetos investigados sucedían con mucha frecuencia, se tuvo la necesidad de formalizarlas, pero para esto se tuvo que establecer un plan para lograrlo. Con lo que se procedió a la elaboración de una segunda etapa más formal.

Lo encontrado se redacta a continuación: primeramente se procedió a elaborar los instrumentos a partir de los datos obtenidos en la primera etapa, a través de una serie de actividades debidamente temporalizadas para la recolección de datos que se iban observando.

En lo que se refiere a la aplicación de la entrevista abierta semiestructurada esta fue aplicada a tres líderes de transporte con más de 20 años dedicados a la actividad, los señores: el Lic. Alonso Arnol Ochoa, socio de la organización transportista Alianza de la Industria de la Construcción y Anexos (AICA), Ing. Octavio Castro Olivas socio de Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica y el Ing. Miguel Loaiza Pérez presidente de la Federación Transportista de Sinaloa. Las preguntas que se les formulo son ocho interrogantes referentes a el contexto interno, vinculados a la

problemática fiscal, la manera en cómo les afecta, la forma en que contribuyen los socios, su desarrollo entre los años 2007- 2011 y las alternativas que consideran para resolver su problemática.

A continuación se presentan las respuestas de los tres entrevistados de las interrogantes formuladas (Anexo4):

Lic. Alonso Arnol Ochoa, expresidente de la organización transportista Alianza de la Industria de la Construcción y Anexos (AICA), y secretario de actas y acuerdos de la Federación de Transportistas CNOP, con más de 20 años de dedicarse a la actividad del transporte.

El Sr. Octavio Castro Olivas. Presidente de la Organización Transportistas Unidos de Carga y Pasaje de Costa Rica A.C., y Secretario de trabajo del transporte de carga en general de la Federación de Transportistas CNOP, con más de 20 años de dedicarse a la actividad del transporte.

Ing. Miguel Loaiza Pérez presidente de la Federación Transportista de Sinaloa. Con más de veinte años de dedicarse a la actividad del transporte.

Respuesta a la interrogante N°1

Informante N°1

En relación a la primera pregunta referida a la relación de la problemática de la actividad del transporte con los efectos que le ocasiona la carga fiscal al transporte, considero son los siguientes:

poco trabajo este aspecto lo considero fundamental pues; al disminuir el no haber movilización de cargas impacta otros aspectos como la rentabilidad de cualquier organización, pues para el caso, muchos de los transportistas intentan desesperadamente paliar los problemas que se presentan buscando otras fuentes de ingresos para mantener sus familias y en muchos de los casos dejar en el abandono sus unidades si a eso le agregamos que cada vez surgen nuevos transportistas de quien sabe donde con unidades de último modelo con permisos para prestar la actividad dejando a los que habían estado en esa actividad manteniendo a su familia sin posibilidades de competir con esos, susodichos transportistas de esta actividad, cabe aclarar que uno de los argumentos que las autoridades dan para dotar de permisos a estas personas con poder económico son de que la actualmente las condiciones del desarrollo las impone la libre competencia de los mercados y quien quiera dedicarse a cualquier actividad y tenga con que hacerlo la realice y que debido a ello eso les daba la autoridad para extender permisos. Argumentan otras cosas más pero sé que son argumentos totalmente fuera de congruencia pues lo hacen por considerar que no estamos preparados para entender la ilegalidad de su forma de actuar.

Informante N°2

En primer lugar, principalmente, la falta de trabajo.

En segundo lugar la falta de respeto a la tarifa justa que se debe pagar por los trabajos.

En tercer lugar, la falta de preparación del transportista para administrar la actividad.

Cuarto lugar, las autoridades correspondientes que dejan abiertamente realizar a cualquier persona dicho trabajo.

Apegándonos al primer problema señaló que no se puede tener un negocio sano si no se tiene un ingreso constante, para poder mantener el vehículo en óptimas condiciones y dar un mejor servicio más económico, porque realmente sólo se trabaja al año entre 60 y 90 días y cuando existe mucho trabajo se trabajan 120, debido a que no existe generación suficiente de empleos por parte del gobierno para que ayude a que esta actividad logre el equilibrio en su rentabilidad. Prosigue diciendo que con ese trabajo hay que mantener a la familia, las unidades, pagar proveedores. Además, está el hecho de que los empresarios o contratantes del servicio del transporte pagan muy por debajo de las tarifas autorizadas, las cuales ya de por sí están fuera de la realidad, propiciando con ello que la gente trabaje más por hambre y necesidad que porque le sea redituable. Esto ha venido ocasionando que los ingresos que ingresa les alcanzan para alimentarse, no para el sostenimiento de sus vehículos que utilizan para la actividad y se vayan depreciando de manera paulatina. Es decir, sólo han logrado sobrevivir, porque los mismos socios y choferes laboran también mecánicos, de carroceros y de pintores, cuando la misma actividad debiera dar para eso, siendo precisamente esa situación la que les ha permitido que aún estén, aunque de forma muy precaria, en el mercado. Todo lo que te he dicho considero son algunos de los muchos factores que ocasionan la problemática en el pago de sus contribuciones.

Continúa comentando que un negocio sano para el caso del transporte se logra teniendo mejores unidades, proporcionando mejor servicio y precios. Sin embargo, no se pueden tener mejores unidades porque no hay acceso a los créditos, ni tenemos el suficiente trabajo, entre otros factores inherentes, para solventar los gastos, tampoco existe para formar una empresa integradora para hacer de esto un servicio público, manejarlo como si fuera una empresa o una sociedad anónima, con sólo un directivo, que distribuya los ingresos y los egresos, y gestione mejores precios de los insumos para abaratar los costos. De esa manera se lograría que el transporte fuera más rentable y así pagar sus impuestos. También se necesita que la gente tenga voluntad, y una mejor preparación.

Informante N°3

Los problemas que se les presentan desde mi punto de vista relacionados con el pago de impuestos mencionados en la primer pregunta, es principalmente es freno de la competitividad, y considero se debe a la falta de capacitación, tanto de los operadores, concesionarios y el mal estado de los vehículos. Además, estoy seguro

que para avanzar y revertir tal situación se podrá lograr capacitándose y tener más cultura de ahorro, otro es manejando los vehículos como si fueran flotillas de un sólo propietario o de una empresa, con lo que se podrían ahorrar insumos. Otra forma sería que los vehículos no se los lleven a su casa porque eso trae como consecuencia un costo extra en el mantenimiento y los insumos. Se deberían formar empresas integradoras, para que se pueda mejorar el precio de los insumos, haciendo compras en común: llantas, lubricantes, entre otros. Estoy seguro que de esa manera se podrá contar con recursos suficientes, para que el transporte pueda lograr una mejor competitividad y de esa manera poder hacerle frente al pago de impuestos.

También puedo decir al respecto que existen una gran cantidad de factores de índole externo que también propician la situación actual del transporte, menciono que hay varios, pero uno de los principales es la globalización de la economía, la cual crea un clima de competencia muy feroz, moviendo capitales que están entrando en este negocio del transporte. Aunque existen derechos, en el sentido de que ellos pretenden poner las mercancías directamente, habría que hacer un análisis jurídico para saber hasta dónde tienen la razón.

Respuesta a la interrogante N°2

Informante N°1

En lo que concierne al aspecto de la pregunta dos, referida a la actuación de los socios para resolver la problemática fiscal en relación al pago de sus impuestos, considero es la siguiente, capacitándose, cambiando de mentalidad, buscando poder acceder a créditos, buscando ser más productivos, protestando ante la competencia desleal de particulares, empresarios, el gobierno y malos dirigentes y tarifas bajas.

Informante N°2

En lo que concierne al aspecto de la pregunta dos, con respecto a la forma de contribuir de los socios en su problemática fiscal considero es lo siguiente, los transportistas tienen muchos problemas económicos, que les impiden contribuir de manera correcta en el pago de sus contribuciones problemas que ya te he dicho cuando te respondí la primer pregunta. Pero agregaría que capacitación, cambio de mentalidad, siendo más productiva. Podrían ser detonantes de su crecimiento y de esa forma poder contribuir a resolver su problemática fiscal. Por lo que podría agregar que poco pueden hacer porque en su mayoría carecen de conocimientos con respecto a la política fiscal.

Informante N°3

En lo que se refiere a la forma en que contribuyen a resolver la problemática del TPC de Culiacán en relación al pago de impuestos cuestionados en la segunda pregunta mencionó, que hoy se busca manejarlo de una manera diferente; pero eso solo se podrá lograr a través de la capacitación, por lo que se debe acudir a escuelas coordinadamente para recibir cursos acordes a dicha actividad, y a través de las

instituciones públicas como escuelas y facultades y de gobierno, con el objetivo de capacitar a operadores y concesionarios.

Considero que para mejorar las condiciones actuales y poder dar competencia, se necesita un cambio de mentalidad para ser más productivos. Para lo que podría lograrse mejorando el sistema de producción y de administración, manejando los negocios como pequeñas empresas, solicitando créditos a la banca y a las instituciones de fomento como: NAFINSA, MINERO, puesto que se participa en el acarreo de minerales no metálicos. Existen también apoyos del gobierno del Estado que se pueden aprovechar para modernizar el equipo. Pero lo principal, independientemente de ello, lo que se requiere es capacitación antes que dinero, para no caer en el problema de cartera vencida, esta práctica que es muy común.

Respuesta a la interrogante N°3

Informante N°1

Como se relacionan interna y externa los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y que tiene que ver con sus formas de pagar impuestos, la respuesta a esta pregunta número tres, diría que la falta de capacitación de los integrantes de las organizaciones del transporte a la que se refiere, es un factor que les impide relacionarse de manera favorable con los entornos en que participan, porque los hace vulnerables pues ante eso es fácil que otros se aprovechen y saquen ventaja de la situación, pues desconocen en su mayoría los beneficios que les otorga la ley, a lo que los funcionarios del sector público a la cual se encuentra reglamentado el transporte público de carga, no les den orientación al respecto. Además de que los compañeros que tienen el privilegio de conocer la legalidad de esta prestación también lo aprovechan pasando por encima de sus derechos, asimismo algunos dirigentes de algunas organizaciones se comportan de igual manera.

Informante N°2

La respuesta a esta pregunta número tres, diría que desafortunadamente están regidos por ciertas circunstancias, que les impiden relacionarse adecuadamente con los entornos, pues esto se lo dejan a sus líderes para que estos se encarguen de realizar las gestiones al interior y exterior de aquello que tiene que ver con su actividad. Por lo que considero deberían ser más activos y participar por iniciativa propia y no dejar que otros hagan lo de ellos. Siendo la falta de voluntad un factor que les impide relacionarse de manera favorable con los entornos en que participan.

Informante N°3

En lo que respecta a la tercer pregunta que cuestiona en lo referente a la manera que se relacionan los socios de las organizaciones del TPC., de Culiacán con el entorno interno y externo respondió lo siguiente: en lo interno se siente una serie de situaciones que creo se dan por el individualismo, los asociados han ido perdiendo la confianza en las autoridades, así como en sus propios dirigentes, pues todas las

acciones que emprenden son sin tomar en cuenta a los socios a la hora de tomar decisiones esto ha sido una práctica común. Pero eso no es privativo sino que de igual manera los encargados de la administración del transporte hacen lo mismo, por lo que es preciso crear conciencia con respecto a la problemática que vive actualmente el transporte conjuntamente, asociados, dirigentes y las autoridades.

Respuesta a la interrogante N°4

Informante N°1

En cuanto a esta pregunta te la puedo responder brevemente. Mira en las tres respuestas que he dado en las tres primeras preguntas que me formulaste indico algunos de los muchos vínculos que existen entre los aspectos fiscales y las condiciones organizacionales prácticamente responden al cuarto cuestionamiento, pero te lo vuelvo a mencionar, el poco trabajo y la capacitación son factores fundamentales, porque para algunos afortunados así como para otros que ni con eso cuentan, propicia como es lógico no pueden cumplir con el pago de sus contribuciones al no percibir ingresos suficientes para hacerle frente, pero si a esto le agregamos lo complicado del entendimiento de las políticas públicas como lo es el caso de la política fiscal, de los socios de las organizaciones, por los cambios que tan constantes que se suceden, que cada vez se vuelven más complicados les agrava más la situación. Cambios que se realizan y que no toman en cuenta la situación real de capacidad económica de los socios de estas organizaciones.

Informante N°2

En cuanto a esta pregunta se la puedo responder a como sigue: a mi manera de ver las cosas la relación y la vinculación de la serie de factores que le causan problemas y le minimizan el desarrollo son porque las condiciones organizacionales de las organizaciones del TPC de Culiacán no son las adecuadas para que tengan un desarrollo adecuado, por lo que considero que la vinculación entre esos factores es mucho. Algunos de las situaciones están descritas en las preguntas respondidas en los cuestionamientos formulados con anterioridad, solo agregaría que de seguir en esa dirección lejos de resolver las situaciones planteadas. Empeoraran propiciando la eminente desaparición de las organizaciones del transporte.

Informante N°3

La respuesta a esta pregunta la número cuatro que cuestiona si existe vinculación entre los factores que tienen que ver lo fiscal y las condiciones organizacionales de los socios podría contestarla solamente con un sí y punto, pero creo que es conveniente decir ¿Por qué? A lo que agregaría lo siguiente: las situaciones por las que atraviesa el transporte actualmente es bastante precaria cosa que le ocasiona el no cumplir con los compromisos fiscales en el pago de sus impuestos, y esto debido a que las cargas que mueven durante el año no son suficientes para que les dé un ingreso suficiente ni para mantener a sus familias, además de manera reiterada en las

preguntas anteriores, están integrados muchos otros elementos que indican la estrecha vinculación.

Respuesta a la interrogante N°5

Informante N°1

La quinta pregunta la puedo responder así sin tantas complicaciones: considero que la cantidad de impuestos a la que están sujetos los transportistas son muchas, pero de ellos mencionare que los nuevos impuestos implementados por la política fiscal, como el Impuesto Empresarial Tasa Única IETU y el impuesto a los depósitos de Efectivo IDE, han minimizado su capacidad económica, pero a estos nuevos impuestos también los incrementos a los ya existentes como el Impuesto al Valor Agregado IVA de 15% al 16% y al Impuesto Sobre la Renta ISR. Los afecta y en muchos de los casos los ha obligado a realizar prácticas poco ortodoxas para poder seguir en la actividad.

Informante N°2

La pregunta cinco que tiene que ver con los efectos que le ocasionan la política fiscal a los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán, puedo decir que sin ser un experto en el tema, si puedo comentar que los constantes lamentos que escucho de una gran cantidad de socios de diferentes organizaciones transportistas dicen que los efectos ocasionados son de gran magnitud, pero uno de los principales argumentos y considero muy acertado es que los recursos que obtienen de la actividad del transporte son tan pocos que escasamente les alcanza para subsistir o mantener a su familia mucho menos para contribuir con el fisco.

Informante N°3

La pregunta número cinco la considero muy interesante, pues cabe destacar que precisamente en las fechas que me formulas la pregunta es cuando se da la creación e implementación de nuevos impuestos refiriéndonos al IETU y al IDE y el incremento de los ya existentes, como el IVA y el ISR, además de otras como la forma tan inequitativa e injusta a la hora de pagarlos, porque hasta lo que entiendo el pago de impuestos de acuerdo a la constitución, debe hacerse de acuerdo a la capacidad económica de los individuos y hasta lo que se de los transportistas que prestan servicio público de carga en Culiacán las condiciones en que se encuentran son demasiado precarias. Por si esto fuera poco otra cuestión es las transformaciones que hacen lo cada vez lo vuelven más difícil y complicado.

Respuesta a la interrogante N°6

Informante N°1

En lo que se refiere a la pregunta seis: la capacitación, unidades con más de cinco años de antigüedad, no contar con la seguridad jurídica que garantice sean respetados

sus derechos a prestar el transporte, carreteras en mal estado, desaparición paulatina de los apoyos que les proporcionaba el gobierno al considerarlos como eje estratégico de desarrollo, entre otros muchos que podría mencionar, pero considero que para el caso sobra y basta, para entender la relación con sus formas de operar, refiriéndonos a los aspectos administrativos porque en su mayoría operan empíricamente con mucha desorganización. Consideran tener éxito si cuentan con dinero en los bolsillos y cuando se dan cuenta que no es así, es porque ya la situación no tiene solución. Por ende repercute en el pago de sus impuestos.

Informante N°2

Esta pregunta la número seis, relacionada con la influencia de de lo organizacional y la operación en que los socios llevan a cavo su actividad, existen muchos aspectos en los que existe una gran de indicadores que orientan que los socios tienen diferentes comportamientos, considero son por sus diferentes orígenes donde sus costumbres y su manera de percibir las cosas por las cuales viven impiden el trabajo en conjunto, mediante el cual podrían mejorar para sean orientados en lo que respecta a su desempeño como transportistas, y de esa manera mejorar su manera de administrar su empresa, pues actualmente lo hacen sin planearla, propiciándole incertidumbre, porque no pueden saber si el día de mañana podrán hacerle frente a la demanda de sustento de su familia, ejerciendo también para el no poder pagar los impuestos.

Informante N°3

En relación a la pregunta número seis donde preguntas de la influencia que ejercen las condiciones de organización de los socios, en relación a sus formas de conducción operativa, en el pago de sus impuestos, te diré lo siguiente: Desde hace mucho tiempo los transportistas pero también en la actualidad las condiciones organizacionales presentan una serie de problemas como: que les generan conflictos que les impiden pagar sus impuestos correctamente y como es lógico la influencia entre sus condiciones y las formas de operación es de manera proporcional a la hora de cumplir con sus obligaciones fiscales.

Respuesta a la interrogante N°7

Informante N°1

Respuesta a la pregunta número siete, al respecto te diría que la decadencia del rubro del transporte inicio desde la década de los noventas, cuando el gobierno estaba presidido por Carlos Salinas de Gortari, pues a partir de allí de manera paulatina empezó a suprimir los beneficios fiscales que era sujeto, así como con la creación de nuevos impuestos en los años 2007 y 2008 además de incrementar los montos del IVA y el ISR, si a esto le agregamos que han aumentado la cantidad de unidades para prestar el servicio de transporte genera que la situación se vuelva cada vez más difícil. Basamos en porcentajes diría que su nivel de desarrollo ha disminuido en un 60%. En la actualidad amenazando con incrementarse.

Informante N°2

En esta pregunta número siete que tiene que ver con el nivel de desarrollo han tenido en el periodo 2007-2011, relacionado a la política fiscal en el pago de impuestos.

Es la pregunta de los sesenta y cuatro mil como decía Pedro Ferris, pues lejos de percibir mejoras en la actividad del transporte de carga que indiquen signos positivos es todo lo contrario, pues precisamente en ese periodo es cuando se realizan la creación de nuevos impuestos, además de incrementar el ISR del 28% al 30% y el IVA del 15% al 16% por lo que puedo asegurar en lugar de que se haya incrementado se ha reducido.

Informante N°3

La pregunta número siete, donde me pides la opinión acerca del desarrollo de los socios de las organizaciones que prestan servicio público de carga de Culiacán entre los años 2007 – 2011, te puedo decir lo siguiente: precisamente en esos años el transporte presenta la mayor parte de sus problemas económicos esto debido principalmente al poco trabajo y la pérdida del poder económico, en lo que respecta a lo primero es debido al aumento de unidades que prestan el servicio, tanto concesionadas como no concesionadas, además de la poca y algunas de las veces nula la generación de obra pública de parte del gobierno. En lo segundo cada vez se siente que el cada vez más escaso ingreso que se obtiene se puede adquirir menos cosas y como consecuencia los niveles de desarrollo podría decir es nulo si lo campáramos con años anteriores pues un aspecto importante es pertinente destacar es que el transporte ha ido perdiendo los incentivos fiscales hasta casi perderlos en la actualidad, si pudiera medir esto te diría que el transporte actualmente se encuentra a punto de la bancarrota.

Respuesta a la interrogante N°8

Informante N°1

Para dar respuesta a esta última interrogante y número ocho, responderé que solo podrá lograrse a través de la capacitación, por considerar que este factor es fundamental, porque he percibido que a pesar de que en su mayoría los socios que componen las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán en promedio cuentan con una buena educación académica, pero no con respecto a conocimientos acerca de su actividad en los aspectos de su operación administrativa, ni jurídico. Porque en su mayoría se dedican a la actividad porque en un momento lo percibieron como una alternativa de mejorar sus ingresos familiares sin tomar en cuenta los riesgos que tendrían que asumir.

Informante N°2

Respuesta a la pregunta número ocho, acerca de las alternativas a implementar en materia tributaria que contribuyan a lograr un buen desarrollo, en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán.

Colaboración, confianza, fe, erradicando el conformismo, luchando, capacitándolos de los asociados para que participen en lo referente a la mejora de la rentabilidad, porque éstos poco a poco han perdido la confianza, la perdida de y la confianza y fe en los dirigentes y las autoridades. También el conformismo con lo que sucede, no por no defender por lo que tanto se luchó para conseguir, tal vez porque no se han dado cuenta que al momento que se pierda el permiso de servicio público, van a batallar más para trabajar. El beneficio que ofrece la ley no se ha sabido defender, debido a la apatía de muchas personas. que Esto conjuntado con la indiferencia de las autoridades correspondientes para aplicar la ley; además, por el daño que ocasionan empresarios y constructoras, que prefieren contratar servicio particular que servicio público lo anterior debido a que pagan tarifas muy por abajo que las autorizadas legalmente. Se necesita un trabajo arduo de convencimiento hacia la gente para despertar el interés para defender el patrimonio, que tienen que defender de lo que vive él y su familia. Además los socios deben presionar a sus dirigentes y autoridades, porque por el lado del dirigente hasta hoy no a tenido la visión a encauzarles de una forma correcta, cosa que las autoridades han aprovechado propiciando que esto valla de mal en peor. Por lo que se considera que todo lo anterior podrá ser erradicado con la capacitación.

Informante N°3

De una u otra forma ya en las respuestas de las preguntas anteriores se vierten una gran cantidad de elementos que obstaculizan el buen desempeño del transporte, con lo cual proporciona la respuesta a la pregunta número ocho acerca de las alternativas para mejorar la actividad del transporte, mismos que deben ser tomados en cuenta para implementar las alternativas, para contrarrestar los efectos que le ocasionan, considero que la capacitación en todo aquello que tenga que ver con la actividad del transporte lo que la hace algo fundamental, pues de allí se desprenderá todo lo que le sigue como: relacionarse con los entornos interno y externo, mejora en el parque vehicular, luchando contra la competencia desleal por tarifas más justas, gestionando mejoras en las vías de comunicación, protestar en contra de toda iniciativa que perjudique el buen desempeño de la actividad, entre otros.

A continuación se presenta una síntesis de los factores encontrados, en las interrogantes contestadas por los entrevistados:

La falta de capacitación de los concesionarios.
 No tienen capacidad de ahorro.
 No se maneja como una empresa.
 No funciona como una empresa integradora.
 Operadores deficientes.

Mal manejo del equipo.
 Se ha perdido el interés.
 No quieren batallar.
 Miedo a manifestarse.
 Falta de liderazgo.
 Mucha indiferencia.
 Falta de interés de las autoridades.
 Malos dirigentes.
 La competencia desleal del gobierno, empresarios y piratas.
 Tarifas bajas del servicio.
 Competencia feroz.
 La falta de capacitación de choferes.
 la globalización de la economía.
 Competencia severa
 Entrada de capitales de dudosa procedencia al transporte.
 No existe coordinación con escuelas.
 No asistir a los cursos que imparte el gobierno.
 No defender el negocio.
 Ser poco competitivo.
 Ser poco productivos.
 Reglas jurídicas ambiguas.
 Competencia del gobierno.
 Competencia de particulares.

Consideran que se puede mejorar de la siguiente manera:

Capacitación.
 Cambio de mentalidad.
 Buscando poder acceder a créditos.
 Siendo más productivos.
 Integrar empresas.
 Revisando la ley de tránsito.
 Regulando el transporte.

Para ello los tres encuetados consideran que los transportistas sí están dispuestos a colaborar para lograrlo, porque la mayoría vive de dicha actividad, pero es necesario que se les organice y se le forma la idea de que sólo defendiéndose de las adversidades, con carácter y con conocimiento de causa, dejando de ser pasivos pero que esto solo se puede lograr a través de un buen liderazgo, pero por lógica la capacitación es factor fundamental para lograr los objetivos planteados.

7.2. Resultados del Enfoque Cuantitativo

En este apartado se plasman los contenidos de un estudio cuantitativo, es pertinente señalar que en líneas arriba se explica que este enfoque es producto de indicadores encontrados del enfoque cualitativo, que sirvieron de contrapartida para formular los instrumentos de acopio de información, para realizar algunas contrastaciones entre los

dos diseños empleados para los dos enfoques utilizados, asimismo se presenta en dos partes: en el primero, se realizó a seis dependencias públicas donde los encuestados se escogieron al azar con el propósito de conocer cómo responden a la gestión y atención de solicitud de algún servicio de parte de la sociedad, y particularmente los transportistas del TPC de Culiacán; estos dos aspectos se consideraron por ser muy relevante a la hora de sistematizar los resultados encontrados en todo el recorrido de este estudio. El segundo, se realizó con una muestra calculada probabilísticamente al objeto de estudio. A la organización Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A.C. Donde se involucraron los factores considerados más relevantes y que tienen que ver con el desarrollo del transporte, sistematizados en los otros apartados del enfoque cualitativo, ello permitió la posibilidad de recoger las variables de más importancia del objeto de estudio, relacionadas con las interrogantes de investigación, posterior a ello, se realizó una nueva sistematización con el fin de encontrar los factores para convertirlos en interrogantes a los cuales se les asignaron cantidades, (valores). Todo esto con el propósito de formar un cuestionario para su aplicación que, a juicio del investigador, arroja resultados más objetivos y fáciles de comprender por los lectores, cualquiera que sea su nivel de preparación y disciplina, referidos en la actividad del transporte.

Respecto a la primera parte, se precisó visitar constantemente a las instituciones públicas, iniciando con exploraciones, que posteriormente llevaron a observaciones y, finalmente, a la aplicación de un instrumento de acopio de información; el cuestionario de preguntas cerradas.

Las instituciones públicas visitadas para recoger información fueron las siguientes:

- 1.- Tránsito y Transportes;
- 2.- Recaudación de Rentas;
- 3.- Procuraduría de Justicia;
- 4.- Policía Municipal de Culiacán;
- 5.- Policía Federal de Caminos;
- 6.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Obteniendo los siguientes resultados en la parte explorativa y de observación, se percibió un gran número de problemas ligados a su desarrollo, en relación a la política pública como lo son: la poca rapidez de respuesta, ineficiencia, mala atención, burocratismo, no existe cordialidad, mala calidad, mal servicio, existe mucha desinformación, clara inclinación a la injusticia e inequidad, mucho favoritismo, distinción en la expedición de permisos, condonación de infracciones con distinguos, incumplimiento de lo que establece la ley de parte de los funcionarios de alto nivel, medios y en los departamentos de atención. De acuerdo con los aspectos encontrados en las instituciones públicas observadas, se elaboraron preguntas para formar los cuestionarios (Anexo 5) para que, de una forma más formal, se recogiera información para realizar su contrastación. Aclarando que el primer paso dado al respecto fue observando los acontecimientos, posteriormente participando como usuario para corroborar lo dicho líneas arriba, teniendo presente siempre las preguntas de investigación. Los cuestionarios se aplicaron de la siguiente manera:

De un total de 120 cuestionarios aplicados a las dependencias mencionadas para este estudio, 60 fueron aplicados a usuarios que en ese momento solicitaban algún servicio público, simulándolo como si fuera algo ajeno en cuanto a la forma de percibir el problema desde la óptica social, donde pudiera darse el caso que algunos de ellos fueran transportistas; los otros sesenta restantes se aplicaron a transportistas socios de alguna organización del TPC de Culiacán, esto se realizó con el propósito de tener un parámetro entre los resultados de los dos casos. La forma de aplicación fue de 10 cuestionarios por dependencia para cada uno de los casos.

Es pertinente decir, que además de los resultados encontrados en esta fase de la investigación, se muestran otros hallazgos analizados de los mismos aspectos en el año 2006, contenidos en cuadros en una tesis inédita Morales (2007), con el propósito de comparar los resultados de los mismos conceptos, en relación a la percepción de lo encontrado en el año 2011.

El propósito de ello es la de contrastar mediante el análisis de ambos, para conocer las divergencias que presentan y de esa manera concluir que es lo que ha sucedido en el periodo de esa fecha a la en que se realizó esta investigación.

En cada uno de los casos primeramente se presenta la fuente elaborada a partir de los datos obtenidos en el año 2006. Posterior a ello la fuente elaborada a partir de los datos obtenidos en el año en el 2011.

Los resultados de ambos se muestran en los siguientes cuadros:

Cuadro N° 8

Resultados del cuestionario aplicado a usuarios comunes de los servicios públicos.

Instituciones públicas visitadas	% de respuestas a las preguntas													
	1 sí/no	2 sí/no	3 sí/no	4 sí/no	5 sí/no	6 sí/no	7 sí/no							
Tránsito y Transportes	25 75	30 70	20 80	18 82	28 72	40 60	23 77							
Recaudación de Rentas	50 60	45 55	52 48	68 32	55 45	52 48	70 30							
Procuraduría de Justicia	12 92	16 84	20 80	25 75	08 92	34 65	26 74							
Policía Municipal	20 80	10 90	08 92	22 78	17 83	11 89	25 85							
Federal de Caminos	26 74	23 77	28 72	25 75	30 70	35 65	19 81							
Secretaría de Hacienda	15 85	13 87	12 88	14 86	19 81	22 78	17 83							
Promedio	24.66	75.34	22.83	77.17	21.66	78.34	28.66	71.34	26.16	73.84	32.33	67.67	30	70

Fuente: Elaboración propia: Morales (2006)

Cuadro N° 9

Resultados del cuestionario aplicado a usuarios comunes de los servicios públicos.

Instituciones públicas visitadas	% de respuestas a las preguntas											
	1 sí/no	2 sí/no	3 sí/no	4 sí/no	5 sí/no	6 sí/no	7 sí/no					
Tránsito y Transportes	21 79	36 64	25 75	28 72	33 67	45 55	25 75					
Recaudación de Rentas	50 60	48 52	46 54	60 40	55 45	42 58	60 40					
Procuraduría de Justicia	19 81	16 84	30 70	25 75	18 82	34 65	35 65					
Policía Municipal	20 80	10 90	08 92	22 78	17 83	21 79	25 85					
Federal de Caminos	26 74	23 77	28 72	25 75	34 66	40 60	29 71					
Secretaría de Hacienda	25 75	23 77	19 81	16 76	39 61	26 74	28 72					
Promedio	26.83	73.17	26 74	26 74	29.33	70.67	26.16	73.84	32.33	67.67	34.6	65.4

Fuente: Elaboración propia: Morales (2011)

Como se puede apreciar en el cuadro N°8, los promedios resultantes de cada pregunta efectuada en las seis dependencias públicas en el año 2006, varía del 21.66 por ciento al 32.33 por ciento la afirmación de las respuestas, y del 67.67 por ciento al 78.34 por ciento respectivamente la negación de las mismas, ahora remitiéndonos a al cuadro N°9. Las variaciones son del 26.16 por ciento al 34.6 por ciento la afirmación de la respuesta, y del 65.4 por ciento al 74 por ciento respectivamente la negación de la misma, lo que indica que efectivamente los factores encontrados sí si corroboran a las percepciones que se tenía en la fase explorativo y de observación comparativamente con los resultados encontrados el aplicar los cuestionarios. Los promedios de ambos cuadros en la negación y la afirmación están muy alejados comparativamente por lo que se puede concluir que existen deficiencias en la gestión y atención de los servicios solicitados, mostrándolo como una realidad tangible en la sociedad culiacanense. Cabe aclarar que a pesar de ello, los resultados que se aprecian en el cuadro N°9 muestran una ligera mejoría, no atreviéndonos a juzgar por qué de tal situación pues se carece de elementos y solo serían conjeturas.

Cuadro N°10

Resultados de la encuesta aplicada a usuarios del TPC. De los servicios públicos.

Instituciones públicas visitadas	% de respuestas a las preguntas						
	1 Sí/no	2 sí/no	3 sí/no	4 sí/no	5 sí/no	6 sí/no	7 sí/no
Tránsito y Transportes	25 75	28 72	26 74	18 82	19 81	22 78	13 87
Recaudación de Rentas	52 48	55 45	40 60	62 38	22 78	65 35	82 18
Procuraduría de Justicia,	15 85	35 65	22 78	26 74	40 60	19 81	23 77
Policía Municipal	12 88	14 86	21 79	28 72	35 65	14 86	30 70
Federal de Caminos	28 72	45 55	58 42	64 36	65 35	50 50	59 41
Secretaría de Hacienda	29 71	27 73	16 84	19 81	33 67	40 60	49 51
Promedios	26.83 73.13	34 66	30.5 69.5	36.16 63.84	35.66 64.34	35 65	42.66 57.34

Fuente: Elaboración propia: Morales (2006)

Cuadro N°11

Resultados de la encuesta aplicada a usuarios del TPC. de los servicios públicos.

Instituciones públicas visitadas	% de respuestas a las pregunta						
	1 Sí/no	2 sí/no	3 sí/no	4 sí/no	5 sí/no	6 sí/no	7 sí/no
Tránsito y Transportes	26 74	25 75	23 77	20 80	21 79	22 78	16 84
Recaudación de Rentas	52 48	55 45	40 60	62 38	22 78	65 35	80 20
Procuraduría de Justicia,	15 85	36 64	24 76	26 74	45 55	19 81	20 80
Policía Municipal	16 84	14 86	23 77	18 82	38 62	24 76	33 67
Federal de Caminos	38 62	42 58	53 47	44 56	58 42	55 45	49 51
Secretaría de Hacienda	30 70	26 74	26 74	29 71	43 57	42 58	59 41
Promedios	29.5 70.5	33 67	31.5 68.5	33.16 66.84	37.84 62.16	37.8462.16	42.83 57.16

Fuente: Elaboración propia: Morales (2011)

Como se puede apreciar en el cuadro N°10, los promedios resultantes de cada pregunta efectuada en las seis dependencias públicas en el año 2006, varía del 26.83 por ciento al 42.66 por ciento la afirmación de las respuestas, y del 57.34 por ciento al 73.13 por ciento respectivamente la negación de las mismas, ahora remitiéndonos a al cuadro N°11. Las variaciones son del 29.5 por ciento al 42.83 por ciento la afirmación de la respuesta, y del 57.16 por ciento al 70.5 por ciento respectivamente la negación de la misma, lo que indica que efectivamente los factores encontrados sí si corroboran a las percepciones que se tenía en la fase explorativo y de observación comparativamente

con los resultados encontrados al aplicar los cuestionarios. Los promedios de ambos cuadros en la negación y la afirmación están muy alejados comparativamente por lo que se puede concluir que existen deficiencias en la gestión y atención de los servicios solicitados por los transportistas, mostrándolo como una realidad tangible, por la que atraviesa el transporte culiacanense. Cabe aclarar que a pesar de ello, los resultados que se aprecian en el cuadro N°11 muestran una ligera mejoría al igual que en el caso de la percepción de la sociedad de Culiacán, no atreviéndonos a juzgar por qué de tal situación pues se carece de elementos y solo serían conjeturas.

A continuación se plasman los resultados obtenidos de la aplicación del cuestionario tipo Likert, elaborado a partir cuatro preguntas producto de los indicadores que se consideraron más relevantes para las organizaciones del TPC de Culiacán, resultado de todo el trayecto que duro la presente investigación.

Pregunta N° 1

¿Cuáles son los problemas internos y externos que se presentan en los asociados de las organizaciones del TPC, de Culiacán, Relacionados con la política fiscal particularmente en el pago de impuestos?

Pregunta N°2

¿Cuál es la perspectiva (visión) de los agremiados del TPC de Culiacán, acerca de los factores y situaciones que propician el bajo nivel de rentabilidad de esta actividad? Cuyo objetivo fue indagar sobre la rentabilidad del servicio.

Pregunta N°3

¿De qué manera han afectado las políticas públicas, en los diferentes momentos históricos, el desarrollo de la actividad del TPC, de Culiacán? Con el objetivo de saber de qué manera ha afectado las políticas públicas los diferentes momentos históricos el desarrollo de la actividad del TPC, de Culiacán.

Pregunta N°4

¿Cuál es el origen de los principales problemas que propician el bajo nivel de rentabilidad en el TPC de Culiacán, relacionados con la política pública? Con el objetivo de entender cuales la causa de la baja rentabilidad.

Las cuatro interrogantes de la presente investigación originaron 36 preguntas, como se detalla a continuación:

La primera: derivó dos referidas a las condiciones organizativas del TPC, mismas que se desglosaron en seis incisos cada una, resultando un total de doce.

La segunda: al igual que la primera, ocasionaron otras doce relacionadas con las políticas públicas.

La tercera: alusiva al fenómeno de la globalización, proporcionó una pregunta desglosada de seis incisos.

La cuarta: relacionada a la necesidad de contar con una estrategia en la organización del TPC, al igual que la tercera suministro seis incisos.

El cuestionario que se elaboró fue tipo Likert (Anexo 6) aplicando a 50 integrantes del TPC de Culiacán, determinados de un universo de 290 socios de la organización *Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A. C.*, objeto de estudio, calculados de manera probabilística. Lo encontrando se muestra a través de tablas y gráficas; las tablas construidas con dos filas y seis columnas, en la primera fila contiene el orden⁶⁷ en que se contestó la pregunta y la segunda, la frecuencia⁶⁸ de la respuesta. Dichas tablas proporcionaron el elemento para graficar a través del programa Excel, los porcentajes de las respuestas de cada pregunta, lo cual permitió a su vez determinar la tendencia de los datos encontrados con el análisis estadístico.

Es conveniente aclarar que la interpretación de los descubrimientos, son considerados los valores que prueban o reprueban los supuestos de esta parte de la investigación.

Para este estudio los porcentajes se agrupan de acuerdo al siguiente orden: se suman el cuatro y el cinco, considerándolo el de mayor importancia en cuanto a la respuesta en función del escalamiento tipo Likert; el tres se invalida; asimismo se agrupan el dos y el uno, que son los de menor importancia considerado en el mismo tenor anterior; posteriormente, en una segunda parte, se efectúa la comparación entre los de mayor y menor importancia, obteniendo así cual de los dos predomina, siendo esto lo que determina en qué sentido fue contestada la interrogante.

Las preguntas de investigación se desglosan en seis incisos: a, b, c, d, e, f, como se indica a continuación:

Pregunta N° 1

¿Cuáles son los problemas internos y externos que se presentan en los asociados de las organizaciones del TPC, de Culiacán, Relacionados con la política fiscal particularmente en el pago de impuestos?

Pregunta 1a ¿El alza constante de los insumos que utiliza el TPC, de Culiacán, como el diesel, aceite, grasas, gasolina y llantas, es factor que impacta en su desarrollo? Cuyo objetivo es la de conocer los efectos que le ocasiona en función del por ciento de las respuestas a la pregunta.

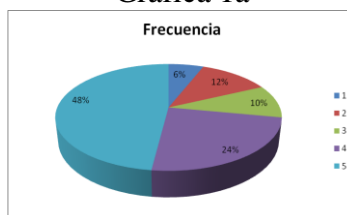
⁶⁷ El escalamiento tipo Likert presenta un orden del 1-5, para cuando en la primer respuesta es la más importante y para cuando es del 5-1 es de forma inversa, asimismo, este orden implica la sistematización de las respuestas de los encuestados.

⁶⁸ Es la forma de calificar el numero de respuestas obtenidas a partir del orden, que posteriormente se convierten en por cientos indicados en las gráficas.

Tabla 1a

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	3	6	5	12	24

Gráfica 1a



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

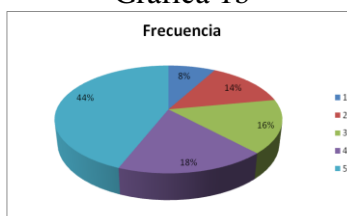
Interpretación gráfica 1a. El resultado que muestra la gráfica. El porcentaje más alto es el 48 por ciento, coincidiendo en que el alza constante de los insumos que utiliza el TPC, de Culiacán, como el diesel, aceite, grasas, gasolina y llantas, es factor que impacta en su desarrollo, al responder que sí están muy de acuerdo; esto sumado al 24 por ciento que si están de acuerdo lo reafirma al alcanzar un total del 72 por ciento; asimismo, el 10 por ciento no asumen una postura, el 12 por ciento está en desacuerdo y el 6 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de un 18 por ciento. Es pertinente decir que estos incrementos de los insumos que utiliza el transporte son de manera constante y eso les provoca incertidumbre en cuanto a como ofrecerán el día de mañana los precios de sus fletes, lo que les ocasiona por lo general no cuenten con los recursos suficientes pues les merman sus utilidades.

Pregunta 1b ¿La falta de información acerca de los procesos que se siguen para realizar algún trámite referente a la actividad del transporte lo convierte en factor negativo de desarrollo?

Tabla 1b

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	4	7	8	9	22

Gráfica 1b



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 1b. El porcentaje más alto que muestra la grafica es el 44 por ciento, indicando que la falta de información acerca de los procesos que se siguen para realizar algún trámite referente a la actividad del transporte, lo convierte en factor negativo de desarrollo, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 18 por ciento que sí están de acuerdo lo confirma aún más, al alcanzar un total del 62 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura, mientras que el 14 por ciento está en desacuerdo y el 8 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al

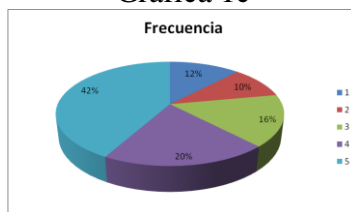
sumarlos alcanzan un total de 22 por ciento. Cuando se carece de informaron suficiente acerca de la actividad que se realiza es difícil predecir acontecimientos futuros acerca de ella, lo que trae como consecuencia impedimentos en su desarrollo impidiéndole lograr la competitividad requerida para poder ser competitivos en los mercados que actualmente son tan inestables.

Pregunta 1c ¿Otorgar de parte de las autoridades de Tránsito y Transportes permisos sin sustento legal ocasiona competencia ilícita en actividad del TPC de Culiacán? Cuyo objetivo es la de conocer los niveles de respuesta y así poder establecer el por ciento.

Tabla 1c

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	6	5	8	10	21

Gráfica 1c



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

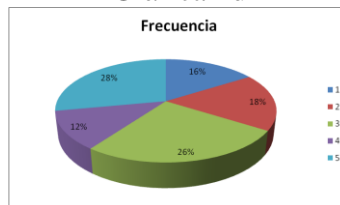
Interpretación gráfica 1c. Lo que refleja la gráfica, es que el porcentaje más grande es el 42 por ciento, el cual refleja que otorgar de parte de las autoridades de Tránsito y Transportes permisos sin sustento legal, ocasiona competencia ilícita en actividad del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 20 por ciento que sí están de acuerdo, alcanza un total del 62 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura; del restante, el 10 por ciento está en desacuerdo y el 12 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 22 por ciento lo que resulta que la pregunta con respecto al reactivo aplicado si fue valido y confiable al alcanzar el objetivo planteado.

Pregunta 1d ¿La liberación del transporte es factor que impacta de forma negativa la actividad del TPC de Culiacán?

Tabla 1d

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	8	9	13	6	14

Gráfica 1d



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

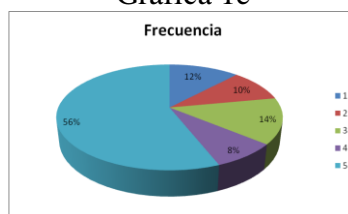
Interpretación gráfica 1d. El porcentaje más alto que muestra la gráfica es el 28 por ciento, correspondiente a que la liberación del transporte es factor que impacta de forma negativa la actividad del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 12 por ciento que sí están de acuerdo, lo ratifica, al alcanzar un total del 40 por ciento; asimismo, el 26 por ciento no asumen una postura; el restante, el 18 por ciento está en desacuerdo y el 16 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 34 por ciento.

Pregunta 1e ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán no conocen los procesos administrativos que les permita planear y elaborar estrategias para desarrollar su actividad?

Tabla 1e

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	6	5	7	4	28

Gráfica 1e



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

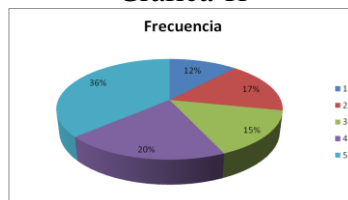
Interpretación gráfica 1e. El resultado más alto de los porcentajes que reporta la gráfica es el 56 por ciento, que coincidió en que las organizaciones del TPC de Culiacán no conocen los procesos administrativos que les permita planear y elaborar estrategias para desarrollar su actividad, al responder que si están muy de acuerdo, esto sumado al 8 por ciento, que sí están de acuerdo, lo prueba, al alcanzar un total del 64 por ciento; asimismo, el 14 por ciento, no asumen una postura; en el resto el 10 por ciento está en desacuerdo, y el 12 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 22 por ciento.

Pregunta 1f ¿La desorganización en el trabajo, la competencia interna y externa, son factores que impiden el crecimiento del TPC de Culiacán?

Tabla 1f

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	7	10	9	12	22

Gráfica 1f



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 1f. Lo mostrado en la gráfica, indica que el porcentaje mayor es el 36 por ciento referentes que la desorganización en el trabajo, la competencia interna y externa, son factores que impiden el crecimiento del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 20 por ciento, que sí están de acuerdo lo confirma, al alcanzar un total del 56 por ciento, asimismo, el 15 por ciento; no asumen una postura; el 17 por ciento está en desacuerdo, y el 12 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 29 por ciento.

En resumen, los resultados que arrojaron las respuestas de los encuestados de la primer pregunta, con respecto a los factores de: alza constante de los insumos que utilizan, la falta de información acerca de los procesos, otorgar permisos ilegales de parte de Tránsito y Transportes, el impacto de la liberación del transporte, el desconocimiento administrativo, la desorganización en trabajo y la competencia interna y externa, desglosadas en seis incisos, muestran en promedio un porcentaje del 59.33 por ciento, indicando que sí impactan e inhiben el desarrollo de la actividad y ocasionan la pérdida paulatina de la rentabilidad del TPC de Culiacán.

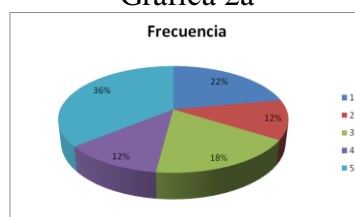
Pregunta N°2 ¿Cuál es la perspectiva (visión) de los agremiados del TPC de Culiacán, acerca de los factores y situaciones que propician el bajo nivel de rentabilidad de esta actividad? Cuyo objetivo fue indagar sobre la rentabilidad del servicio.

Pregunta 2a ¿Los caminos en mal estado propician deterioro de las unidades del transporte y repercute en el desarrollo del TPC de Culiacán?

Tabla 2a

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	11	6	9	6	18

Gráfica 2a



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

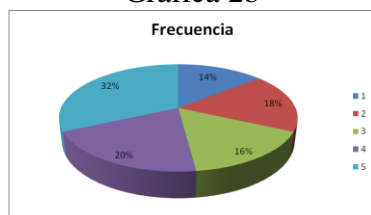
Interpretación gráfica 2a. El resultado que indica la gráfica, el porcentaje más alto es el 36 por ciento, resume que los caminos en mal estado propician deterioro de las unidades del transporte y repercute en el desarrollo del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 12 por ciento que sí están de acuerdo, lo corrobora, al alcanzar un total del 48 por ciento; asimismo, el 18 por ciento no asumen una postura; en el resto, 12 por ciento está en desacuerdo, y el 22 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 40 por ciento.

Pregunta 2b ¿La falta de crédito para mejorar el equipo de trabajo es factor de la falta de competitividad del TPC de Culiacán? Cuyo objetivo es la de indagar la percepción de los socios de este tipo de organizaciones en cuanto a la necesidad de mejorar las condiciones de su equipo.

Tabla 2b

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	7	9	8	10	16

Gráfica 2b



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

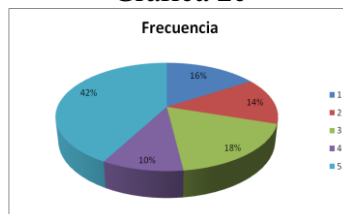
Interpretación gráfica 2b. Esta gráfica esquematiza los resultados y muestra que el porcentaje superior es el 32 por ciento, el cual convergió en que la falta de crédito para mejorar el equipo de trabajo es factor de falta de competitividad del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 20 por ciento que sí están de acuerdo lo confirma, al alcanzar un total del 52 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura; del resto 18 por ciento está en desacuerdo y el 14 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 32 por ciento.

Pregunta 2c ¿La falta de claridad en las políticas que implementa el gobierno impide el crecimiento del TPC de Culiacán?

Tabla 2c

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	8	7	9	5	21

Gráfica 2c



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

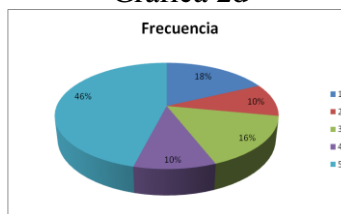
Interpretación gráfica 2c. El resultado que muestra la gráfica indica que el porcentaje mayor es el 42 por ciento, indicando, que la falta de claridad en las políticas que implementa el gobierno, impiden el crecimiento del TPC de Culiacán, el al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 10 por ciento que sí están de acuerdo, lo fortalece al alcanzar un total del 52 por ciento; asimismo, el 18 por ciento no asumen una postura; en el resto, el 14 por ciento está en desacuerdo, y el 16 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 30 por ciento.

Pregunta 2d ¿La organización que existe hacia el interior de las organizaciones del TPC de Culiacán es factor de desarrollo?

Tabla 2d

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	9	5	8	5	23

Gráfica 2d



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

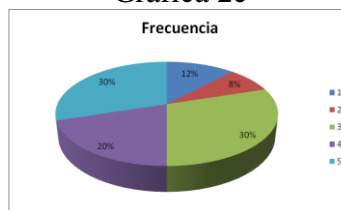
Interpretación gráfica 2d. En la gráfica se señala que el porcentaje mayor es el 46 por ciento, el cual aporta indicios de que la organización existente hacia el interior de las organizaciones del TPC de Culiacán es factor de desarrollo, al responder que sí están muy de acuerdo, y sumado al 10 por ciento que sí están de acuerdo, lo asegura, al alcanzar un total del 56 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura; en el remanente el 10 por ciento está en desacuerdo y el 18 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 28 por ciento.

Pregunta 2e ¿La planeación de las actividades en las organizaciones del TPC de Culiacán no presenta un orden administrativo?

Tabla 2e

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	6	4	15	10	15

Gráfica 2e



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

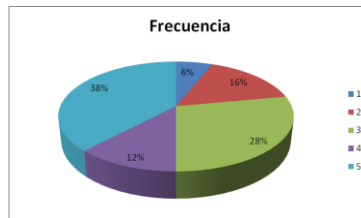
Interpretación gráfica 2e. El porcentaje aportado por la gráfica indica que el mayor es el 30 por ciento, que expresa que la planeación de las actividades en las organizaciones del TPC de Culiacán no presentan un orden administrativo, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 20 por ciento que sí están de acuerdo lo confirma, alcanzar un total del 50 por ciento; asimismo, el 30 por ciento no asumen una postura; el resto se divide en el 8 por ciento para los que están en desacuerdo y el 12 por ciento para los que están muy en desacuerdo.

Pregunta 2f ¿La liquidez que tienen los organizados del TPC de Culiacán no permite que aumente su rentabilidad?

Tabla 2f

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	3	8	14	6	19

Gráfica 2f



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 2f. Del resultado que muestra la gráfica, el porcentaje más alto es el 38 por ciento, que coincidió en que la liquidez de los organizados del TPC de Culiacán, no permite que aumente su rentabilidad, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 12 por ciento que sí están de acuerdo lo corrobora, al alcanzar un total del 50 por ciento; asimismo, el 28 por ciento no asumen una postura; del resto el 16 por ciento está en desacuerdo, y el 6 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 22 por ciento.

En resumen: el resultado de las respuestas de los encuestados de la segunda pregunta, con respecto a cuál es la perspectiva (visión) de los agremiados del TPC de Culiacán, desglosadas en seis incisos, con los factores: caminos en malas condiciones, falta de competitividad, claridad en las políticas públicas, la organización interna como factor de desarrollo, el desorden administrativo y la poca liquidez, señalan que tienen una visión administrativa tradicional debido a estos factores cruciales que impactan en el en su desarrollo, causando se encuentre en las condiciones tan desventajosas para enfrentar la competencia; lo anterior esto se sustenta con base en el promedio obtenido de un porcentaje de 53.33 por ciento en los diferentes incisos.

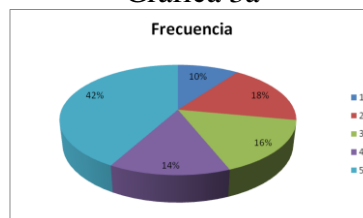
Pregunta N°3 ¿De qué manera han afectado las políticas públicas, en los diferentes momentos históricos, el desarrollo de la actividad del TPC, de Culiacán? Con el objetivo de saber de qué manera ha afectado las políticas públicas los diferentes momentos históricos el desarrollo de la actividad del TPC, de Culiacán.

Pregunta 3a ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán se crearon en la década de los 60s, por una necesidad social con el objetivo de controlarlas por el partido en el poder?

Tabla 3a

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	5	9	8	7	21

Gráfica 3a



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

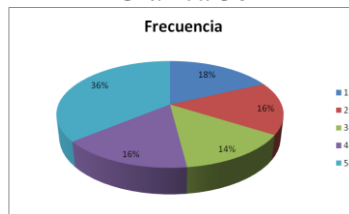
Interpretación gráfica 3a. Lo que muestra la gráfica en relación con los porcentajes, el mayor es el 42 por ciento, que observa que las organizaciones del TPC de Culiacán se crearon en la década de los 60s por una necesidad social y con el objetivo de controlarlas, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 14 por ciento que sí están de acuerdo lo confirma, al alcanzar un total del 56 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura, del remanente 18 por ciento está en desacuerdo y el 10 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 28 por ciento.

Pregunta 3b ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán han sido desde su formación bastión político del Partido Revolucionario Institucional?

Tabla 3b

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	9	8	7	8	18

Gráfica 3b



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 3b. Del resultado que muestra la gráfica, el porcentaje más alto es el 36 por ciento, lo que sugiere que las organizaciones del TPC de Culiacán han sido desde su formación bastión político del Partido Revolucionario Institucional, al

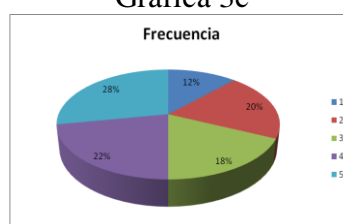
responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 16 por ciento que sí están de acuerdo lo revalida, al alcanzar un total del 52 por ciento; asimismo, el 14 por ciento no asumen una postura; del resto, el 16 por ciento está en desacuerdo y el 18 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 34 un por ciento.

Pregunta 3c ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán han atravesado por políticas sexenales de paternalismo desde el expresidente Luís Echeverría hasta el de Miguel de la Madrid?

Tabla 3c

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	6	10	9	11	14

Gráfica 3c



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

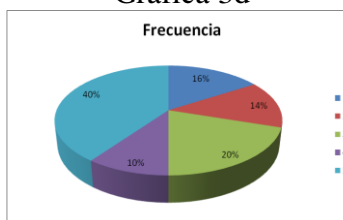
Interpretación gráfica 3c. Lo que muestra la gráfica en sus resultados, el porcentaje del 28 por ciento respondieron que sí están muy de acuerdo, a pesar de que para el caso no es el mayor por sí sólo, sí lo es sumándole el 22 por ciento de los que sí están de acuerdo, haciendo un total del 50 por ciento, que concordó en que las organizaciones del TPC de Culiacán, han atravesado por políticas sexenales de paternalismo, desde el expresidente Luís Echeverría hasta el de Miguel de la Madrid; asimismo, el 18 por ciento no asumen una postura; de lo que queda, el 20 por ciento está en desacuerdo y el 12 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 32 por ciento.

Pregunta 3d ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán ha atravesado en dos sexenios, el anterior y el que está por concluir, una serie de políticas de endurecimiento que los ha sumido prácticamente en la bancarrota?

Tabla 3d

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	8	7	10	5	20

Gráfica 3d



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

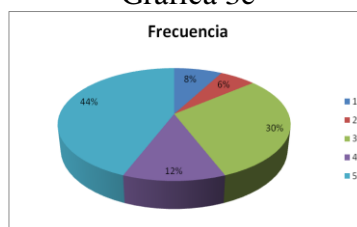
Interpretación gráfica 3d. Esta gráfica implica que el porcentaje superior es el 40 por ciento, que coincidió en que las organizaciones del TPC de Culiacán han atravesado en dos sexenios el anterior y el que está por concluir, una serie de políticas de endurecimiento que los ha sumido prácticamente en la bancarrota, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 10 por ciento que sí están de acuerdo lo reafirma al alcanzar un total del 50 por ciento; asimismo, 20 por ciento no asumen una postura; del sobrante, el 14 por ciento está en desacuerdo, y el 16 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 30 por ciento.

Pregunta 3e ¿Las políticas públicas aplicadas en materia de transporte no han sido congruentes con su realidad objetiva?

Tabla 3e

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	4	3	15	6	22

Gráfica 3e



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

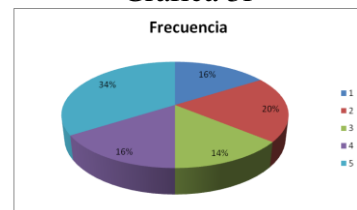
Interpretación gráfica 3e. Aquí la gráfica señala que el 44 por ciento es el más alto, observando con ello que las políticas públicas, aplicadas en materia de transporte, no han sido congruentes con su realidad objetiva, al responder que si están muy de acuerdo, esto sumado al 12 por ciento que sí están de acuerdo lo ratifica, al alcanzar un total del 56 por ciento; asimismo, el 30 por ciento no asumen una postura; del resto, 6 por ciento está en desacuerdo y el 8 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de un 14 por ciento.

Pregunta 3f ¿La incorrecta aplicación de las políticas públicas de paternalismo y endurecimiento han sido factor clave en su poco desarrollo?

Tabla 3f

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	8	10	7	8	17

Gráfica 3f



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 3f. Estos resultados que muestra la gráfica, proporciona un porcentaje 34 por ciento que confirma que la incorrecta aplicación de las políticas de paternalismo y endurecimiento han sido clave en su poco desarrollo, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 16 por ciento que si están de acuerdo, al alcanzar un total del 50 por ciento; asimismo, el 14 por ciento no asumen una postura; el remanente se divide en un 20 por ciento para los que están en desacuerdo y el 16 por ciento a los de muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 36 por ciento.

En resumen, los resultados de las encuestas de la tercer pregunta, con respecto al impacto de los diferentes momentos históricos en el desarrollo de la actividad del TPC de Culiacán, desglosadas en seis incisos, nos indican que los factores incluidos como: control del partido en el poder, las organizaciones como bastión político, el paternalismo en las organizaciones, políticas de endurecimiento, la congruencia de las políticas públicas aplicadas, incorrecta aplicación de las políticas públicas, las diferentes etapas desde que se formaron, señalan que efectivamente el impacto se presenta de forma negativa, porque a pesar de que se formaron con el objetivo de defenderse de los empresarios y de las políticas gubernamentales, el Partido Revolucionario Institucional los hizo suyos y, como es sabido, este partido estuvo en el poder hasta el año 2000, caracterizado como paternalista hacia esas organizaciones, siendo este uno de tantos factores que ha frenado su desarrollo, como así lo demuestra el promedio de 52.33 por ciento

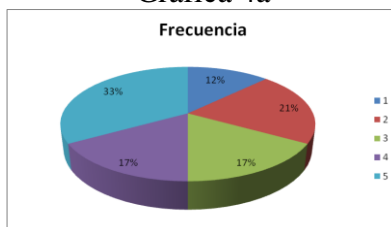
En estos momentos las políticas de endurecimiento, iniciadas en el sexenio 1994 -- 2000 y continúan en el presente, 2000–2012, con la implementación de acuerdos que, como requisito, se necesitaban para poder competir globalmente, con economías más fuertes. Es otro factor que, combinado al anterior, ha sido crucial para que el transporte se encuentre en condiciones desventajosas para enfrentar los nuevos retos que imponen los tiempos actuales. Hay que denotar que los organismos que se crearon debido a la implementación de las nuevas políticas debido al nuevo orden mundial como: el FMI, BM, OCDE, entre otros, implementan los acuerdos a los que deben obedecer los países para poder estar en ese nuevo orden mundial, pues de no ser así quedan excluidos con las consabidas consecuencias de confinamiento, lo que les provoca perder la oportunidad de competir hacia los mercados internacionales.

Pregunta 4a ¿Las cargas contributivas del régimen fiscal son inequitativas e injustas en materia de transporte?

Tabla 4a

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	6	10	8	8	16

Gráfica 4a



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

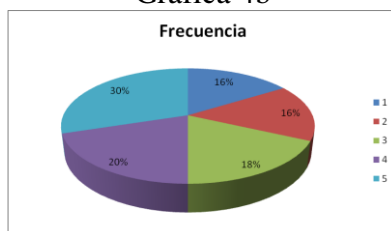
Interpretación gráfica 4a. El resultado que muestra la gráfica, el porcentaje más alto, es el 33 por ciento, que coincidió en que las cargas contributivas del régimen fiscal son inequitativas e injustas en materia de transporte, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 17 por ciento que sí están de acuerdo ofrece un total del 50 por ciento; asimismo, el 17 por ciento no asumen una postura; en el resto el 21 por ciento está en desacuerdo y el 12 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 33 por ciento.

Pregunta 4b ¿El alza de los insumos que utiliza esta actividad son causantes del poco desarrollo del TPC de Culiacán?

Tabla 4b

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	8	8	9	10	15

Gráfica 4b



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

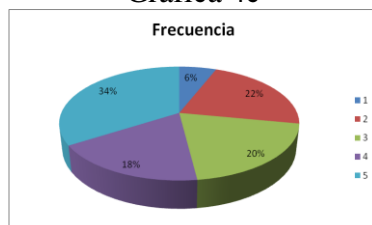
Interpretación gráfica 4b. La gráfica muestra que el porcentaje más alto, el 30 por ciento, estableció que el alza de los insumos utilizados en esta actividad, son causantes del poco desarrollo del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 20 por ciento que sí están de acuerdo lo fortalece, al alcanzar un total del 50 por ciento; asimismo, el 18 por ciento no asumen una postura; del resto, el 16 por ciento está en desacuerdo y el 16 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 32 por ciento.

Pregunta 4c ¿La poca cultura de servicio y la inadecuada aplicación de la política pública de parte de los encargados de aplicarla son factores que inhiben el crecimiento del TPC de Culiacán?

Tabla 4c

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	3	11	10	9	17

Gráfica 4c



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

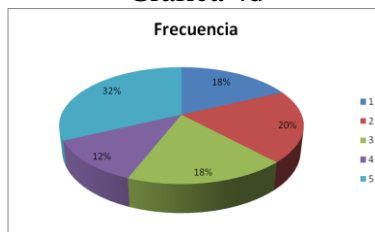
Interpretación gráfica 4c. Esta gráfica proporciona porcentaje de un 34 por ciento, indicó que la poca cultura de servicio y la inadecuada aplicación de la política pública de parte de los encargados, son factores que inhiben el crecimiento del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 18 por ciento que sí están de acuerdo lo corrobora, al alcanzar un total del 52 por ciento; asimismo, el 20 por ciento no asumen una postura; y el resto, el 22 por ciento está en desacuerdo y el 6 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de un 28 por ciento.

Pregunta 4d ¿El TPC de Culiacán es ineficiente e inadecuado por falta de estímulos fiscales? Cuyo objetivo es la de percibir el sentir el efecto causado por esta situación.

Tabla 4d

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	9	10	9	6	16

Gráfica 4d



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

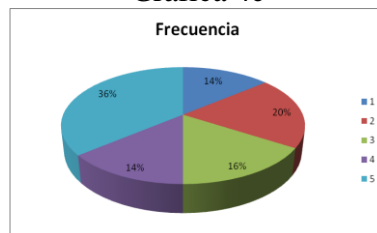
Interpretación gráfica 4d. El resultado que muestra la gráfica, el porcentaje más alto es 32 por ciento, que coincidió en que el TPC de Culiacán es ineficiente e inadecuado por falta de estímulos fiscales, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 12 por ciento que sí están de acuerdo lo fortalece, al alcanzar un total del 44 por ciento; asimismo, el 18 por ciento no asumen una postura; del remanente, el 20 por ciento está en desacuerdo y el 18 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan total de un 38 por ciento.

Pregunta 4e ¿Existe desconocimiento de las normas legales y administrativas en materia de transporte público propiciado por ocultamiento de la información de parte de los encargados de administrar la política pública?

Tabla 4e

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	7	10	8	7	18

Gráfica 4e



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

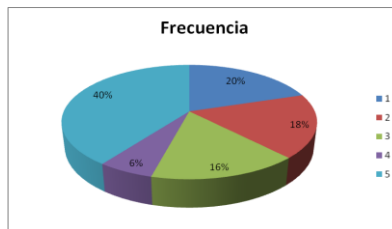
Interpretación gráfica 4e. Lo que señala la presente gráfica, es que el porcentaje más alto, es 36 por ciento, indica que existe desconocimiento de las normas legales y administrativas en materia de transporte público, propiciado por ocultamiento de la información de parte de los encargados de administrar la política pública, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 14 por ciento que sí están de acuerdo lo demuestra, al alcanzar un total del 50 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura; del resto el 20 por ciento está en desacuerdo y el 14 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 34 por ciento.

Pregunta 4f ¿El desempeño de los servidores públicos es ineficiente al proporcionar atención a los usuarios? Cuyo objetivo es la de saber cuál es el sentir de los transportistas del desempeño de los servidores públicos.

Tabla 4f

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	10	9	8	3	20

Gráfica 4f



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 4f. La gráfica muestra un resultado de 40 por ciento, como el mayor, denotando que el desempeño de los servidores públicos es ineficiente al proporcionar atención a los usuarios, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 6 por ciento que sí están de acuerdo lo confirma, al sumarse alcanzando un total del 46 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura; del resto, el

18 por ciento está en desacuerdo y el 20 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 38 por ciento.

En resumen, las respuestas de los encuestados de la cuarta pregunta, en relación al origen de los principales problemas que propician el bajo nivel de rentabilidad en el TPC de Culiacán, política pública, relacionados a los factores incluidos como: régimen fiscal inequitativo e injusto, alza de los insumos que utiliza, la poca cultura de servicio y la inadecuada aplicación de la política pública, la ineficiencia, desconocimiento de las normas legales y administrativas en materia de transporte público, y mal desempeño de los servidores públicos, desglosadas en seis incisos, denota la problemática que inhiben el desarrollo de la actividad del TPC de Culiacán. Impactando en la poca rentabilidad de la actividad, que ocasiona no pueda competir globalmente con economías más fuertes. El promedio del 48.5 por ciento así lo demuestra.

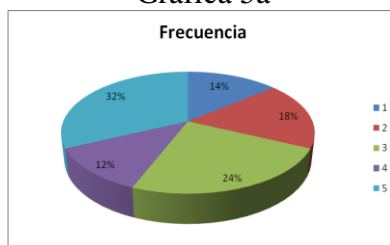
Pregunta N°5 ¿Cuáles son las repercusiones del fenómeno de la globalización en la política pública que impactan en la actividad del TPC de Culiacán?

Pregunta 5a ¿El fenómeno de la globalización impacta negativamente a las organizaciones del TPC de Culiacán?

Tabla 5a

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	7	9	12	6	16

Gráfica 5a



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

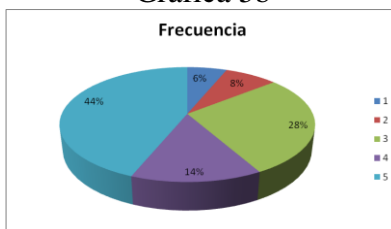
Interpretación gráfica 5a. Lo que plasma la gráfica es un valor de 32 por ciento, indicando ser el valor mayor, que coincidió en que la globalización sí impacta negativamente al TPC de Culiacán, al contestar que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 12 por ciento que sí están de acuerdo lo asegura, al alcanzar un total del 44 por ciento; el 24 por ciento no asumen postura; del resto, 18 por ciento está en desacuerdo y el 14 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que sumándolos hacen un total de un 32 por ciento.

Pregunta 5b ¿La globalización repercute en las políticas públicas porque impone condiciones de cambio en las estructuras del Estado?

Tabla 5b

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	3	4	14	7	22

Gráfica 5b



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

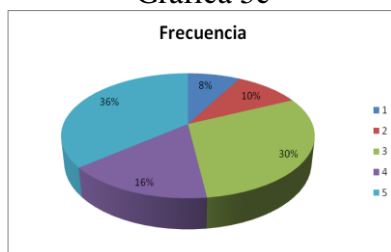
Interpretación gráfica 5b. El producto que proporciona en la gráfica, el valor más alto es el 44 por ciento, el 28 refiere que una postura neutral, pues no están de acuerdo; ni en desacuerdo mientras que el 44 por ciento está muy de acuerdo, y otro 14 por ciento contestó que están de acuerdo que al sumarlos da un 58 por ciento, lo cual confirma que la globalización repercute en las políticas públicas porque impone condiciones de cambio en las estructuras del Estado. Porque al compararlas con las respuestas de aquellos que están muy en desacuerdo, que es el 8 por ciento sumada con el 6 por ciento que no están de acuerdo, arroja la cantidad de 14 por ciento.

Pregunta 5c ¿La liberación del transporte público de carga obedece a uno de tantos requisitos impuestos por la globalización de la economía?

Tabla 5c

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	4	5	15	8	18

Gráfica 5c



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

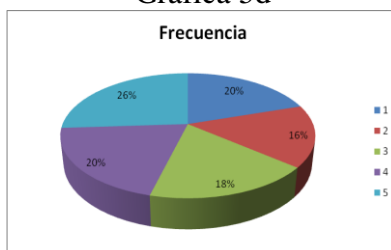
Interpretación gráfica 5c. El 36 por ciento indica que la liberación del transporte obedece a uno de tantos requisitos impuestos por la globalización, al contestar que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 16 por ciento que sí están de acuerdo lo reafirma, al alcanzar un total del 52 por ciento; el 30 por ciento no asumen postura; para el resto 10 por ciento está en desacuerdo y el 8 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que sumándolos dan un total de 18 por ciento.

Pregunta 5d ¿La apertura de fronteras para la libre competencia impacta negativamente el desarrollo del transporte público de carga?

Tabla 5d

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	10	8	9	10	13

Gráfica 5d



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

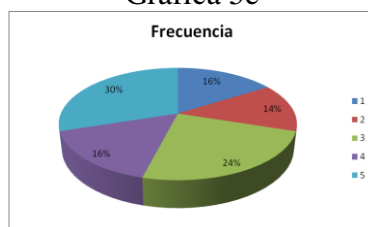
Interpretación gráfica 5d. El valor de la gráfica más alto es el 26 por ciento, que coincidió en que la apertura de fronteras para la libre competencia impacta negativamente el desarrollo del transporte, al contestar que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 20 por ciento que sí están de acuerdo lo corrobora, porque al sumarse resulta un total del 46 por ciento; el 18 por ciento asumen una postura neutral; del resto, 16 por ciento está en desacuerdo y el 20 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 36 por ciento.

Pregunta 5e ¿La globalización es producto del capital en expansión determinada por los grandes capitales con el fin de apropiarse de las riquezas de los países más pobres?

Tabla 5e

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	8	7	12	8	15

Gráfica 5e



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

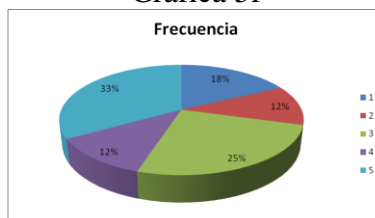
Interpretación gráfica 5e. La gráfica muestra un porcentaje mayor, 30 por ciento, el cual precisa que la globalización es producto del capital en expansión, determinada por los grandes capitales con el fin de apropiarse de las riquezas de los países más pobres, al contestar que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 16 por ciento que sí están de acuerdo lo reafirma, al sumarse alcanzando un total del 46 por ciento; el 24 por ciento no asumen una postura, y del remanente, el 14 por ciento está en desacuerdo y el 16 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 30 por ciento.

Pregunta 5f ¿La globalización provoca la separación de los principios para los que el Estado mexicano fue creado, que es la del bien común para la sociedad?

Tabla 5f

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	9	6	13	6	17

Gráfica 5f



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 5f. El resultado esquematizado por la gráfica muestra un alto porcentaje, 36 por ciento, lo cual determina que la globalización provoca la separación de los principios para los que el Estado mexicano fue creado, que es la del bien común para la sociedad, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 12 por ciento que sí están de acuerdo lo aprueba, al sumarse alcanzando un total del 49 por ciento; el 25 por ciento no asumen una postura, el 12 por ciento está en desacuerdo y el 18 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 30 por ciento.

En resumen, lo obtenido en las encuestas de la quinta pregunta, de los factores incluidos como: el impacto de la globalización en el Estado y como consecuencia al transporte y a las políticas públicas, el golpe de la libre competencia por la apertura de fronteras; la globalización como producto del capital en expansión y apropiación de las riquezas de los países más pobres y la alteración de los principios básicos que rigen el Estado mexicano, hacia las organizaciones del TPC de Culiacán, desglosadas en seis incisos, indica, que efectivamente el resultado se presenta de forma negativa, pues no se cumple con las perspectivas que el transporte mexicano esperaba con la implementación de los diferentes acuerdos que, como requisito, se necesitaba para poder competir globalmente. Los porcentajes obtenidos, del 49.16 por ciento, así lo confirman.

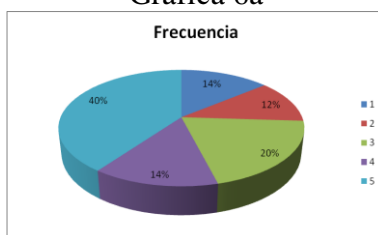
Pregunta N°6 ¿Cuál es la estrategia más adecuada para lograr que la actividad del TPC de Culiacán sea sustentable? Con el objetivo de buscar una táctica sobre este asunto.

Pregunta 6a ¿La capacitación es una necesidad de todas las organizaciones del TPC de Culiacán, para lograr elaborar e implementar estrategias tendientes a mejorar su rentabilidad?

Tabla 6a

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	7	6	10	7	20

Gráfica 6a



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

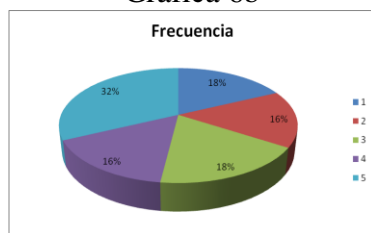
Interpretación gráfica 6a. Esta gráfica indica que el por ciento más alto es el 40, que establece que la capacitación es una necesidad de todas las organizaciones del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 14 por ciento que sí están de acuerdo lo ratifica, al alcanzar un total del 54 por ciento; asimismo, el 20 por ciento no asumen una postura, el 14 por ciento está en desacuerdo y el 12 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 26 por ciento.

Pregunta 6b ¿Elaborar e implementar una estrategia para la planeación de las actividades: administrativas y de operación es una necesidad urgente para que se desarrolle equilibradamente el TPC de Culiacán?

Tabla 6b

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	9	8	9	8	16

Gráfica 6b



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 6b. El resultado que denota la gráfica, el por ciento más alto es el 32, lo que apunta en que implementar una estrategia para la planeación de las actividades del transporte es una necesidad urgente para que se desarrolle el TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 16 por ciento que sí

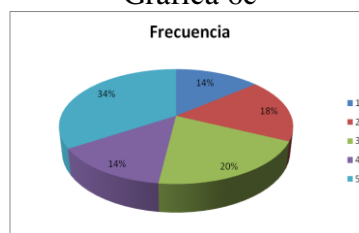
están de acuerdo lo fortalece, al alcanzar un total del 48 por ciento; asimismo, el 18 por ciento no asumen una postura, el 16 por ciento está en desacuerdo y el 18 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 34 por ciento.

Pregunta 6c. ¿El cambio de mentalidad en los asociados del transporte es factor estratégico para el desarrollo del TPC de Culiacán?

Tabla 6c

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	7	9	10	7	17

Gráfica 6c



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

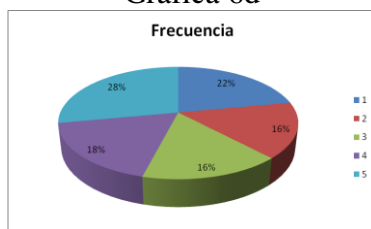
Interpretación gráfica 6c. Lo que muestra la gráfica de porcentaje más alto en un 34 por ciento, donde se coincide en que el cambio de mentalidad en los asociados del transporte es factor estratégico para el desarrollo del TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 14 por ciento que si están de acuerdo lo acredita, al alcanzar un total del 48 por ciento; asimismo, el 20 por ciento no asumen una postura, el 18 por ciento está en desacuerdo y el 14 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 36 por ciento.

Pregunta 6d ¿Realizar un estudio exploratorio acerca del transporte de sus distintas etapas históricas es condición fundamental para implementar una estrategia en el TPC de Culiacán?

Tabla 6d

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	11	8	8	9	14

Gráfica 6d



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 6d. El porcentaje superior que muestra la gráfica es el 28 por ciento, que observa en que realizar un estudio exploratorio acerca del transporte de sus distintas etapas históricas es condición fundamental para implementar una estrategia en el TPC de Culiacán, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 18 por

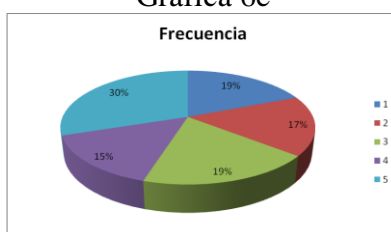
ciento que sí están de acuerdo lo demuestra, al alcanzar un total del 46 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura, el 16 por ciento está en desacuerdo y el 22 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 38 por ciento.

Pregunta 6e ¿Adecuar las estructuras de operación y de organización administrativa del TPC de Culiacán, es una necesidad para poder elaborar una estrategia que garantice su competitividad?

Tabla 6e

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	10	9	10	8	16

Gráfica 6e



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

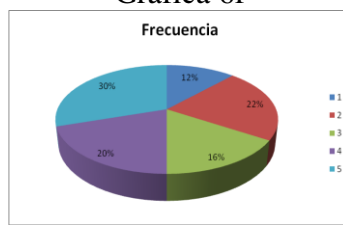
Interpretación gráfica 6e. El resultado que denota la gráfica, el porcentaje más alto es el 30 por ciento, conflujo que adecuar las estructuras de operación y de organización del TPC es una necesidad para poder elaborar una estrategia que garantice su competitividad, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 15 por ciento que sí están de acuerdo lo confirma, al alcanzar un total del 45 por ciento; asimismo, el 17 por ciento no asumen una postura, el 17 por ciento está en desacuerdo y el 19 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 36 por ciento.

Pregunta 6f ¿El TPC de Culiacán no cuenta con identidad propia por ser conducido por dirigentes con características no propias para lograr crecimiento hacia un desarrollo sustentable que impide la construcción de una estrategia para su desarrollo?

Tabla 6f

Orden	1	2	3	4	5
Frecuencia	6	11	8	10	15

Gráfica 6f



Fuente: Elaboración propia: Morales (2012)

Interpretación gráfica 6f. Lo que muestra la gráfica es que el porcentaje mayor, el 30 por ciento, coincidió en que el TPC de Culiacán no cuenta con identidad propia por ser

conducido por diferentes tipos de líderes que no permiten la construcción de una estrategia para su desarrollo, al responder que sí están muy de acuerdo, esto sumado al 20 por ciento que sí están de acuerdo lo asegura, al alcanzar un total del 50 por ciento; asimismo, el 16 por ciento no asumen una postura, el 22 por ciento está en desacuerdo y el 12 por ciento contestó estar muy en desacuerdo, lo que al sumarlos alcanzan un total de 34 por ciento.

En resumen, lo respondido por los encuestados en la sexta pregunta, en relación con factores relacionados con la implementación de estrategias para el TPC de Culiacán como: la necesidad de capacitación en las organizaciones, de implementación de una estrategia, cambio de mentalidad en los asociados, de estudios exploratorios de su historia, adecuar las estructuras de operación y de organización, y la falta de identidad de la organización, impiden el logro de una estrategia que oriente su desarrollo.

Al respecto la estrategia más adecuada para lograr equilibrio en la actividad del TPC de Culiacán sea sustentable, el desglose de los seis incisos advierte un promedio de 48.5 por ciento, que señala la necesidad de implementar una estrategia que involucre cursos de capacitación que, como consecuencia, proporcionen elementos para la planeación administrativa y de operación, considerando su desarrollo histórico y las condiciones en que se encuentran actualmente, que permita proyectar su futuro con el propósito de lograr un transporte público equilibrado y sostenido.

A continuación se efectúa una prueba estadística, a los datos obtenidos de los cuestionarios aplicados a socios del TPC de Culiacán. En este examen se busca encontrar primeramente, el desvío de los datos en comparación a la media de los mismos. Esto con el propósito de obtener su desviación estándar para posteriormente arribar a su coeficiente de variación.

Análisis: el proceso estadístico que se siguió fue el sugerido por Murriay (2005; 188-198), donde primeramente se ordenan los datos obtenidos en las encuestas.

El análisis estadístico se efectuó como sigue:

Paso 1.- Organización de los datos de acuerdo al orden de las respuestas.

	Pregunta 1		Pregunta 2		Pregunta 3	
	X1	X2	X1	X2	X1	X2
1a	72-18 = 54	2a	48-04 = 44	2a	56-28 = 28	
1b	62-22 = 40	2b	52-32 = 20	2b	52-34 = 18	
1c	62-22 = 40	2c	52-30 = 22	2c	50-32 = 18	
1d	40-34 = 6	2d	56-28 = 28	2d	50-30 = 20	
1e	56-22 = 34	2e	50-20 = 30	2e	56-14 = 42	
1f	56-29 = 27	2f	50-22 = 28	2f	50-36 = 14	

	Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6
	X1 X2	X1 X2	X1 X2
4a	50-33 = 17	5a 44-32 = 12	6a 54-26 = 28
4b	50-32 = 18	5b 58-14 = 44	6b 48-34 = 14
4c	52-22 = 30	5c 52-18 = 34	6c 48-36 = 12
4d	44-38 = 6	5d 46-36 = 10	6d 46-38 = 8
4e	50-34 = 16	5e 46-30 = 12	6e 45-36 = 9
4f	46-38 = 8	5f 49-30 = 19	6f 50-34 = 16

En esta parte del análisis indica que las preguntas se contestaron de forma afirmativa, de acuerdo al supuesto de investigación, por el simple hecho que los porcentajes mayores de los datos, (que indican la suma de muy de acuerdo más estar de acuerdo), igual a X1 que al comparárseles a la dos y la uno (que indican muy en desacuerdo más en desacuerdo) igual a X2 el resultado de las diferencias en los por cientos; son mayores comparativamente a favor de las primeros pues el resultado es positivo. Aclarando que para efectos de este trabajo de investigación en cuanto a su alcance es suficiente; sin embargo, se complemento con las siguientes pruebas estadísticas.

Paso 2.- Cálculo de la desviación estándar

S = desviación estándar = la raíz cuadrada de la sumatoria de las "x" elevadas al cuadrado/ numero de datos menos la x media elevada al cuadrado. O la raíz cuadrada de la sumatoria de las equis menos la equis media elevada al cuadrado entre el número de datos del análisis.

$$\sum = \text{sumatoria} \quad 6 = \text{numero de datos} \quad x = \text{equis media}$$

Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3
X1X2	X1X2	X1X2
$\sum X1=566, \sum X2=185.5$ X = 57; 24.5 S =9.71; 5.56	$\sum X1=37.28, \sum X2=525.31$ X = 51.33; 22.66 S = 2.49; 9.35	$\sum X1=43.32 \sum X2=305$ X = 52.33; 29 S =2.68; 7.13
Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6
X1X2	X1X2	X1X2
$\sum X1=98.62 \sum X2=182.82$ X =48.66; 32.83 S =4.05; 5.52	$\sum X1=127.8 \sum X2=373.36$ X = 49.16; 26.66 S = 4.61; 7.88	$\sum X1=50.31 \sum X2=88$ X = 48.5; 34 S = 2.89; 3.83

Paso 3.- Cálculo del coeficiente de variación.

CV = coeficiente de variación = desviación estándar entre la equis media

Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3
CV = 0.17; 0.23	CV = 0.048; 0.41	CV = 0.05; 0.25
Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6
CV = 0.08; 0.16	CV = 0.09; 0.29	CV = 0.06; 0.11

Con los resultados obtenidos se calculan los totales de los coeficientes de variación total y sus promedios.

$$\begin{aligned} CV_{\text{total X1}} &= 0.17+0.048+0.05+0.08+0.09+0.06 = 0.534 \\ CV_{\text{total X2}} &= 0.23+0.41+0.25+0.16+0.29+0.11 = 1.450 \\ \text{Promedio de } CV_{\text{total X1}} &= 0.089 \quad \text{Promedio de } CV_{\text{total X2}} = 0.2 \end{aligned}$$

¿Que indican los resultados encontrados?

Primeramente se definirá qué significado tiene la desviación estándar, que es aquella representación del conjunto de los datos que cuando es pequeña indica que la media es una buena representante de dicho conjunto, y viceversa. Por lo tanto se puede concluir de los resultados que la media si es una buena representante de los datos arrojados de las respuestas. El coeficiente de variación oscila entre 0.089 y 0.24 indicando también una buena variabilidad de las preguntas de estudio.

CAPÍTULO VIII CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Las brechas existentes entre los países desarrollados y los que se encuentran en vía de desarrollo, son tan grandes que es casi imposible que se genere una competencia que garantice equidad en las transacciones establecidas entre ellos, al igual el objetivo planteado por el fenómeno de la globalización de preparar a los países con menos desarrollo no se ha cumplido, porque solo podría haber sido si los primeros hubieran realizado transferencias tecnológicas de punta para que en un futuro los segundos pudieran competir en iguales circunstancias.

Para que eso sucediera los países desarrollados tendrían que realizar transacciones económicas hacia los países en desarrollo. Sin embargo sucede que, los Estados desarrollados generan grandes inversiones en tecnología de punta en aras de permanecer en la cúspide de la economía mundial, y al contrario, naciones como la nuestra van recogiendo desechos tecnológicos de los primeros

México al igual que todos los países en desarrollo tienen tareas difíciles llenas de impedimentos, para lograr incorporarse a la ruta del progreso; en primer lugar debe resolver la indiscriminada entrada de materias primas derivadas principalmente de la agricultura, que compiten fuertemente con las nacionales, llevando incluso a la ruina a gran parte de los sectores productivos, lo que ocasiona el abandono del campo y cierre de fábricas trastocando la actividad del transporte, al reducirse de manera importante los traslados de personas y mercancías. Si le agregamos que el fenómeno de la globalización de las economías mundiales ha traído aparejado la aparición de organismos mundiales como: OCDE, BM, OTAN, FMI entre otros. Que se encargan de regular y hacer que los países realicen las transformaciones obligadas en sus políticas públicas, con el propósito de que se adecuen a los requerimientos implementados por ellos. Pues solo de esa manera pueden ser incluidos.

Cabe aclarar que los países que aun hacen caso omiso a estas disposiciones, es porque argumentan que como país soberano y con decisión autónoma para regir y regirse a través de su constitución. Pero esa cuestión lejos de ayudarlos les provoca que los países que deciden alinearse a los requerimientos de los organismos mencionados. Les sierran la entrada de sus fronteras impidiéndoles cualquier transacción comercial, lo que les provoca un atraso mayor. Volviéndolos paulatinamente mas vulnerables. Pero si eso no fuera suficiente les fincan responsabilidades de desacato y en mucho de los casos realizan intervenciones militares aduciendo que deben acabar con regímenes autoritarios.

Pero qué pasa con el país mexicano, serán esas amenazas las que le han decidido pertenecer a esa elite, para no sufrir las consecuencias que están padeciendo algunos países, o será que nuestros gobernantes poco les importa defender su soberanía y prefieren entregarse pero claro con las consabidas prebendas.

Queda claro que si el país mexicano decidiera en un momento determinado salir de dichos organismos nada le sucedería pues cuenta con tantos recursos, que en los más de 500 años de saqueo del que ha sido objeto no se los han acabado.

Es tiempo de echar una mirada en su interior con el propósito encontrar las muchas cualidades potenciales que poseen todos los mexicanos de: nobleza, grandeza, solidarios, sinceros, fortaleza. Se Podría enumerar una cantidad enorme, pero el objetivo es que se entienda lo ilógico de nuestra dependencia a naciones, que en lo único que nos superan es en agresividad y poderío militar.

Con esas aseveraciones no se quiere decir que los enfrentamientos sean el camino que se debe seguir, pues la inteligencia y la razón siempre debe estar por encima de cualquier interés mezquino, y eso solo se logra buscando el equilibrio a través de la equidad y la justicia. Eso es aplicado para cualquier ámbito. Pero si sucediera que alguien supliera la inteligencia y la razón por la cerrazón y la intransigencia no quedaría de otra, eso para el país mexicano no sería problema, pues a lo largo de su historia se ha defendido de las arbitrariedades a las que han intentado tanto el país vecino como otros del continente Europeo, y ha salido triunfante.

Esta breve descripción de los acontecimientos ubica e invita a reflexionar él porque de las constantes transformaciones en la implementación de las políticas públicas, particularmente en materia impositiva, objeto de esta investigación.

Al respecto el gobierno mexicano realiza constantes modificaciones, implementando nuevos impuestos y aumentando los ya existentes, con un afán meramente recaudatorio, pero claro siempre justificándolo, con mentiras diciendo que obedecen a lograr mitigar poco a poco la injusticia social, cosa que hasta la fecha lo recaudado solo ha servido para llenar los bolsillos de los funcionarios públicos y el engrosamiento de la burocracia, así como la de proteger a los grandes empresarios y la equidad y justicia social argumentada sigue en espera.

Ante esas circunstancias el sector transporte no escapa a la situación descrita, pues se encuentra inmerso en toda la problemática en materia impositiva, referida a los impuestos a los que se encuentra sujeto. Pero para entender esta situación entremos a discernir algo al respecto. Al análisis realizado al servicio del transporte, en los ámbitos internacional, nacional y regional de los diferentes tipos de prestación que existe, resulta que éste es fundamental para el desarrollo de las naciones, pues a través de él se realizan los traslados y las movilizaciones tanto de personas como de insumos. Pero las acciones que se han puesto en marcha por los transportistas en el ámbito mundial, han sido sólo para obtener ventajas competitivas entre los países sin importar que éstas sean desiguales.

Por ejemplo los países más desarrollados, como Estados Unidos, Canadá y el conjunto de países que conforman la Unión Europea, cuentan con toda una infraestructura de los medios de comunicación y con toda una diversidad de transportación de avanzada tecnología, que jamás se imaginó de su existencia.

Puede decirse que el transporte de manera comparativa, en México, en relación con los países desarrollados tiene un retraso de treinta años, pues no tiene una infraestructura carretera ni vehicular acorde a los adelantos existentes. Eso es algo que lo hace menos competitivo.

Aunado a lo anterior, desde hace más de tres décadas el fenómeno de la globalización lo asfixia aún más al transporte mexicano, debido a la serie de condicionantes que impone como lo es, el TLC, que en un principio se aseguraba que a través del decía era la solución para lograr su desarrollo, pero en estos momentos presenta su cara real, una realidad completamente contraria, porque en esa materia los países con mayor desarrollo, sólo se aprovechan las desventajas de los países menos desarrollados.

Para México, la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, el 1 de enero de 1994, propició la liberación del transporte mexicano, pues era uno de los requisitos impuestos para que el acuerdo se diera; además, resultaba ser una esperanza en cuanto a poder acceder a tecnologías modernas de los medios y tipos de transportación a través de los otros dos países, para competir en iguales circunstancias. ¿Pero qué ha pasado a la vuelta de dieciocho años? Todo quedó sólo en buenos propósitos y no nada más en el rubro del transporte, sino en todos los sectores de la economía, como la agricultura, el comercio, entre otros.

El estudio realizado muestra una problemática que lejos de favorecer el desarrollo de la industria del transporte, lo ha dejado cada vez más sin posibilidades de enfrentar los nuevos retos que imponen estos tiempos, en que la globalización de la economía penetra cada vez con más fuerza en todo el orbe, sin respetar que los países sean con poco o mucho desarrollo.

Al analizar esta investigación se pudo comprender que a pesar de lo dicho por renombrados teóricos y los encargados de administrar las políticas públicas, para el caso del Estado mexicano, es todavía inaplicable, porque por muy de acuerdo que se esté en lo que se debiera realizar dentro de las políticas gubernamentales, las grandes barreras que se tienen producto de la mala capacitación, la falta de liderazgo y el poco interés de parte de los encargados de su aplicación, no lo permiten, además de una sociedad desinformada sin argumentos de defensa que no les permite dar seguimiento de su forma de actuar.

Se considera que para revertir lo anterior se debe empezar de forma inmediata a realizar un análisis partiendo de su realidad objetiva, desde la perspectiva de su pasado, presente y así poder planear las futuras acciones. Ello implica tiempo, pues se estima que para modificar las actuales formas de nuestra conducta, se necesitan alrededor de 20 años pues son desde que un individuo ingresa formalmente en su preparación hasta concluirla, sin contar los otros tres años que está en el seno familiar, siendo generalmente los que determinan su futura actuación en la sociedad, pudiendo asegurar con esto, la urgente necesidad de implementar nuevos programas educativos en todos los niveles educativos de preparación, además de manera prioritaria en la familia.

Por lo tanto, si queremos un país con nuevos valores se debe empezar de inmediato a trabajar en ello.

Finalmente, en relación con las actitudes pesimistas que a veces se asumen ante los procesos de innovación tan necesarias en un país por parte de muchos grupos del sector empresarial, organizaciones públicas y privadas; pues tienen la idea de que esto sólo es posible de lograrse en los países desarrollados, por su alto grado de crecimiento económico y por sus altos niveles educativos. Sin embargo, de acuerdo con la nueva teoría del crecimiento (New Growth Teoría), desarrollada por autores tales como Paúl y Romer, hoy se sabe que no está sólo relacionada a las grandes potencias económicas ni es una actividad “heroica”, en el sentido de que sólo pueda ser generada por los renombrados hombres de ciencia. De acuerdo con esta corriente de pensamiento, está más relacionada a incentivos y demandas sociales en el sentido de que “donde hay un problema existe también una oportunidad”. Los exponentes de estas ideas consideran que hay un margen muy amplio para atender áreas no exploradas. Es importante, pues, asumir actitudes optimistas y estrategias de trabajo programado para lograrlo.

Una vez que se entró a sistematizar el gran cúmulo de información producto de los hallazgos encontrados, se pudo concluir en los aspectos de mayor relevancia de acuerdo con las preguntas y objetivos de la investigación, que tienen que ver con la problemática en materia impositiva, relacionado con el desarrollo del transporte de carga. De manera particular al TPC de Culiacán.

La conclusión de esta investigación se presenta en el mismo orden en que se presentaron los resultados primeramente para el enfoque cualitativo y posterior ello el cuantitativo, como se muestra a continuación.

8.1. Conclusiones del Enfoque Cualitativo

El entorno en el cual se desenvuelve el transporte de carga en los ámbitos: interno y externo es muy contradictorio, pues los elementos encontrados en las diversas fuentes de información consultadas, así lo denotan. En lo que respecta al desenvolvimiento interno responde a las condiciones de desarrollo de cada país.

Mientras en lo externo cuando se requiere de efectuar el traslado de personas y mercancías a otras regiones, se tiene que tomar en cuenta las condiciones de desarrollo de dichas regiones, para las cuales tendría que realizar las adecuaciones pertinentes para que se le permita dar una competencia sana. Es conveniente aclarar que si el país se encuentra en vías de desarrollo como los países de AL a los que pertenece México, sus condiciones de operación comparados con los países desarrollados de América del norte: Estados Unidos y Canadá y la Unión Europea, existen diferencias muy marcadas que impiden ser de la competencia en iguales condiciones.

En lo que se refiere a la primer pregunta referida al entorno político y fiscal en los ámbitos internacional y nacional, la manera en cómo influye en los socios de las organizaciones TPC de Culiacán en su forma de tributar es la siguiente.

Lo variado de las situaciones que presentan las diferentes regiones del mundo en lo social, económico y político esto último en materia fiscal, son tantas en cada uno de ellos, que tomarlos como ejemplo para implementar las acciones para producir desarrollo en alguno de ellos sería casi imposible.

Los elementos encontrados en los resultados con respecto a la primer interrogante nos van mostrando las divergencias tanto en su: extensión y división territorial, población, topografía, maneras de implementar y poner en práctica sus políticas públicas esto último en sus formas de tributar, entre otras. Pues Muestran las diferencias que imperan.

Por lo tanto la exportación de modelos foráneos hacia realidades políticas y económico-institucionales muy distintas y a su vez diversa. No serian aconsejables. Al pie de la letra. Pero si se podría apuntalar tomando aquello que pudiera servir una vez que se probaran resultados y que hubieran producido desarrollo.

Por lo tanto lo aquí expuesto, intentan ser contribuciones que invitan al debate abierto sobre las distintas reformas de política pública llevadas a cabo, en materia fiscal de manera particular, en el pago de impuestos, implementados en otros países, considerando las limitaciones debido a la distancia, no sólo geográfica, sino también en el orden de la cultura política, económica e institucional. Que tan diferente se presenta en los distintos escenarios del ámbito mundial.

Cuando en el análisis de esta interrogante con respecto al comparativo entre México y dos de los países de AL, uno más pequeño Perú y el de otro más grande Brasil, los datos nos indican distancias abismales como: el peso territorial, división geográfica, topografía, población, entre otros, por mencionar algunos de los porque, se puede decir que: los 28 millones de personas de Perú, los 110 millones de habitantes de México y los más de 220 de Brasil, Así como la evolución de las, instituciones, partidos políticos, sociedad civil, legislación, entre otras son situaciones por las cuales no se puede tomar como referencia para implementar modelos, que funcionan en uno y otro país. Pues se implementan sin considerar todos los factores que inciden de una u otra manera en su crecimiento.

Al comparar AL, con los países del Sureste Asiático, es aún más negativa. Mientras que naciones como Corea del Sur o Tailandia disponían en los años cincuenta del pasado siglo de niveles de desenvolvimiento económico y renta per cápita inferiores a los de varios Estados latinoamericanos clave, tales como Argentina o Brasil, lo cierto es que en los momentos actuales aquellos países superan en varios dígitos cualquiera de los indicadores de renta y riqueza utilizados habitualmente para posicionar a las naciones en las escalas de desarrollo mundial, tanto cuantitativos (PIB, renta, etc.) como cualitativos (índices de desarrollo humano). Esto nos da la seguridad de denotar que esto es producto de que dichos países han implementado sus políticas en la búsqueda del bienestar de toda la sociedad.

En resumen. Los comparativos entre países no deben ser subjetivos, porque estaríamos negando aspectos mucho más relevantes, que presentan una realidad en su crudeza.

Porque los países no pueden ni deben agruparse de manera arbitraria en un conjunto idéntico. Error que cometen de manera secuencial los encargados de elaborar e implementar las políticas públicas, cuando menos eso es lo que indican los hallazgos encontrados, porque para el caso de México en su mayoría las políticas públicas son implementadas a través de exportaciones de otros países como España, Estados Unidos obligados por las sugerencias de organismos internacionales que arbitran la política económica mundial como el BM, OCDE, FMI, entre otros.

Se puede asegurar que lo anterior genera problemas de gran magnitud pues por lo general si los políticos anuncian que el país está en vías de recuperación, parcializan del desarrollo económico, pues lo identifican solo con la elevación de variables macroeconómicas, tipo PIB, lo que propicia que la mejora para la inmensa mayoría de la población se aleje cada vez más, generado un aumento de la gran brecha de desigualdad de renta y riqueza que ya de por sí existe.

Continuando en la misma dirección con respecto a sus maneras de tributar en los países de Brasil y México, la creación e implementación y los tipos de impuestos de parte de la administración pública es similar, puesto que los actores que los crean e implementan, para el país mexicano así como el brasileño están fundamentados por los principios establecidos en su constitución federal, para el caso de México la forma en que realiza la distribución para captarlos y ejercerlos es: federal, estatal y municipal, en Brasil, se determinan por la Unión, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios se podrá decir la manera de instituir tributos en los países la única diferencia, es el caso de la Unión que viene a ser el organismo que agrupa a las entidades federativas, regulador de las disposiciones que han de regir al país Brasileño. La finalidad principal es la recaudación de fondos para el financiamiento de las acciones estatales como: Salud, Educación y los servicios públicos que requiere la sociedad, así como el pago de la burocracia.

Las principales formas de recaudación del sistema fiscal brasileño y México en su potestad impositiva Según la Constitución política de la república por su naturaleza y por la respectiva competencia se muestran en los cuadros 5 y 6 de este trabajo.

Pero yéndonos más allá de nuestras fronteras trasladándonos a la unión europea veamos lo que se puede decir al respecto.

Primeramente es pertinente decir que la unión europea se formo con el fin de desterrar los conflictos que por mucho tiempo han existido en Europa, se esperaba que con este organismo de una vez y para siempre se pudieran terminar y poder lograr un equilibrio dentro de los países miembros, primero fueron seis los países posteriormente se constituyo en veintisiete haciendo mayoría de los estados de Europa, que decidieron ejercer en común, en el foro de sus instituciones políticas y por medio de sus mecanismos y procedimientos jurídicos, ciertas competencias derivadas de la soberanía. Sus poderes y competencias se encuentran delimitados en los tratados que la fundamentan jurídicamente y que conforman su constitución material, y se ejercen por medio de un método comunitario de gestión.

El sistema de gobierno por el que se rige la Unión Europea que ordena y enmarca el ejercicio legal de sus poderes y competencias es indudablemente de tipo comunitario, pero sus particularidades y el avanzado grado de desarrollo que ha experimentado en la historia de esta especial organización política lo hacen especialmente complejo y sofisticado.

Debido a lo señalado anteriormente se puede decir que en asuntos de implementación en políticas públicas las decisiones corresponden a los acuerdos conjuntas de los estados miembros. Asimismo, en lo referente a lo que concierne a la política fiscal particularmente en el pago de impuestos. Se deja a que cada estado miembro elabore e implemente de acuerdo a sus necesidades políticas, económicas y sociales.

En lo relacionado al régimen impositivo español, como país miembro de la Unión Europea obedece a sus lineamientos generales y específicos contenidos en las políticas de su marco jurídico. A pesar de ello le da la libertad como a todos los estados miembros de decidir en aspectos como su régimen tributario objeto de esta investigación.

Cabe distinguir tres subsistemas tributarios: el Estatal, el Autonómico y el Local.

La forma en que se ha de tributar está plasmado en la Constitución Española en su art. 31.1, que dice: "Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo, inspirado en los principios de igualdad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio."

En España, las administraciones pueden establecer distintos tipos obligaciones para contribuir a los ingresos públicos o tributos denominados: tasas, contribuciones especiales e impuestos. El tipo más relevantes son los impuestos.

Los impuestos a los que están sujetos las entidades productivas en el país español son: los impuestos directos, los impuestos indirectos. La manera de tributar del estado español, se basa en dos formas de hacerlo: régimen general de ley y el de módulos, donde el contribuyente escoge como ha de realizar el pago de sus impuestos, claro que cada una de los regímenes tiene sus maneras específicas que se deben cumplir para tributar en uno u otro. Ver cuadro 7

Son múltiples y variadas las causas por las que un país decide incrementar la cantidad de impuestos así como elevar los porcentajes de los que ya existen, generalmente el argumento es el déficit de la recaudación fiscal, pues se dice que es insuficiente para hacerle frente a las demandas del gasto público y social, a esto existen muchas críticas al respecto porque aun no se ha podido lograr el equilibrio entre lo recaudado y lo que se requiere para lograr desarrollo armónico en los países, tal parece que no existe monto alguno que lo logre.

En el país español las decisiones que ha optado en el cobro de sus contribuciones ha sido criticado Ernst & Young Abogados. Declara el Lunes, 26 de septiembre de 2011 -

13:25 h. que España, es uno de los países con los impuestos directos más altos, diciendo que es el país con mayores impuestos directos comparados con Unión Europea, Estados Unidos y los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China). Consideran que España se encuentra en una posición "alterada" respecto al resto de los países mencionados. Esto resta competitividad a las empresas españolas respecto a las de su entorno, "por lo que si se quiere que éstas compitan en igualdad de condiciones con las de los países más próximos, habría que bajarlo". Mas sin embargo también dice que tiene mucho por hacer en relación a los impuestos indirectos pues es el tercero más bajo que los países analizados. En un artículo publicado por *Efe* | París. Actualizado miércoles 11/05/2011 17:59, También en otro artículo se encontró en *Efe* | París. Actualizado miércoles 11/05/2011 17:59 horas *dice que la OCDE*. Martínez Hernández (2012), da argumentos para defender que un sistema fiscal progresivo es un elemento esencial de la democracia y del bienestar social, donde todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica. Un artículo publicado el 2/12/2012 en Fórum Libertas.com, diario digital, denominado "Los impuestos, una crítica moral y técnica" nos denota que. *La economía no es una técnica fría, como puedan ser las aplicaciones en el mundo de la física, sino que forma parte de una concepción antropológica donde el factor humano es decisivo*. Todo el mundo dice que se sabe que en el actual modelo fiscal español los grandes ingresos no pagan ni de lejos en proporción a lo que les correspondería, por la sencilla razón de que articulan sus rentas a través de sociedades. Asimismo, les dan el mismo tratamiento aquellas rentas del capital que se dirigen al ahorro y a las de inversión fruto de actividades especulativas.

Siguiendo en la misma dirección la segunda pregunta que se refiere a la forma en que se conducen las organizaciones del transporte de carga en el ámbito internacional y la manera que afecta e impacta a los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán, en su desarrollo impidiéndoles contribuir con equidad y justicia la conclusión es la que se escribe a continuación:

De las visitas realizadas al ministerio de hacienda de Madrid y al ministerio de hacienda en Salamanca. Fue con un doble propósito: gestión y atención en el primero para saber qué tiempo se tardaba entrevistar a un funcionario público, así como el trato que se ofrecía, el segundo a la atención, en ventanillas a los usuarios de algún servicio que se presta, todo referido a las formas de recaudar.

En las visitas se pudo dar cuenta que parece regla general el comportamiento de los encargados de ventanilla y funcionarios en el país español son semejantes en todas las partes del orbe, pues los tiempos que se tardan en terminar un trámite o para entrevistar un funcionario son demasiado tardados. Esto se dice porque se tuvo la fortuna de realizar otras visitas a transportes de Roma Italia, realizando observaciones en las ventanillas para saber de la rapidez que se brinda en el servicio, así como intentar entrevistarse con un funcionario, estas aunque más informales sirvieron para contrastar lo que se está afirmando.

Como se escribe en los resultados existen también muchas personas de buena voluntad lo más seguro es que al ver la constancia de una y otra vez buscando poder obtener

información y contactar algún funcionario sucedió de improviso una alma caritativa, que afortunadamente existen en todas partes del mundo, esto ayudo pues indico el camino para una posible entrevista. Es pertinente aclarar que la visita en esta dependencia fue única. Pero afortunadamente hubo éxito en la gestión, porque arrojó datos interesantes.

En resumen, se puede asegurar que cuando se quiere investigar no todas las veces se obtienen los resultados esperados, pero en la investigación como en todas las actividades que se emprenden la perseverancia es algo que ayuda en gran manera lograr la ruta para la obtención de información de relevancia para el estudio.

Una vez convencidos de que por esa vía la información obtenida no cumplía con los propósitos del estudio, se procedió a buscar una manera más formal, para lo cual se platicó con los doctores Lagos y Armienta procediendo a elaborar un documento para presentarlo, al ministerio, y así se asignara a al personal para que atendiera la solicitud. Afortunadamente el doctor Lagos como catedrático de las materias de Derecho Tributario en la Universidad de Salamanca España y autor de varios libros y documentos en materia tributaria es muy conocido por los funcionarios de la hacienda en la UE, lo que sirvió para que con su sola recomendación se nos abrieran las puertas a la información.

Muchas son las cosas que se encontraron: en lo organizacional, Formas de tributación, Rutas, Concesión, Competencia desleal, Operación administrativa, Lugares de trabajo, Infraestructura, Apoyos gubernamentales, La relación con el entorno interno y externo. Que indican que la manera de conducirse es adecuada para que la actividad del transporte español se desarrolle adecuadamente. Porque a través de ello logran participar conjuntamente para cuando se les presenta alguna contingencia, tiene que acudir a realizar alguna gestión para solicitar algún apoyo gubernamental, o el de participar con el gobierno en algún evento de carácter social.

En las entrevistas a transportistas españoles se condujeron de manera informal a través de los mismos cuestionamientos formulados, a los transportistas mexicanos. Estos fueron en los aspectos de: en la admisión de un nuevo socio, localización, estructura física, en servicio y atención al cliente, lugares de trabajo, manejo de personal, relación obrero patronal, operación administrativa, conducción. Esto define su rumbo claramente; es decir, actúan con conocimiento de causa, basados en su experiencia, y conocimientos, generalmente cumple con las expectativas, y si se encuentran con alguna situación que se los impida logran encontrar nuevas rutas para lograrlo.

Del análisis de los resultados en la respuesta a la tercera pregunta de investigación referida a los factores que inhiben y como consecuencia afectan a los transportistas del entorno nacional y por ende de manera particular a los socios del TPC de Culiacán, en su forma de contribuir, a continuación se escriben las conclusiones.

A lo largo de los milenios, la historia sólo nos mostró al tributo en dos de sus modalidades o facetas: la “terrorista”, que prevaleció desde los orígenes del hombre

hasta hace un par de siglos, y la “legalista”, que ha venido imperando mundialmente en este último período.

Sus principales “teóricos” fueron Locke, Rousseau y Adam Smith. El primero arguyendo la “división del poder” para efectos de abatir el absolutismo tradicional. El segundo, inventando la hipótesis contractual como base de la convivencia social y para justificar el “legalismo” porque aparentemente resultaba indispensable que se regulara dicha convivencia. Consecuentemente según ellos, por tal razón consensuado, democratizado y justificado.

En México, sin embargo, desde hace casi un siglo, pero más señaladamente en los últimos cuatro o cinco sexenios, ha surgido una tercera modalidad de la que somos vergonzantes precursores universales y que no puede merecer otro calificativo que el de “fascista”, pues tal expresión tipifica la clase de poder que se sirve de la fuerza, en vez de emplear la inteligencia o por carencia de ella, para compensar sus debilidades lo que Freud calificaría como “mecanismo de compensación” y que termina por reflejarse en todos los demás órdenes propios de cualquier ámbito de la gobernabilidad, incluido por supuesto y sobre todo el fiscal.

En suma, aunque la “etapa terrorista” no ha desaparecido del todo sobre la faz del planeta y la “etapa legalista” sigue siendo más demagógica que auténtica, lo cierto es que ninguno de los precursores de esta última acertó a prevenirnos sobre lo que ocurriría en el caso de que fracasara, especialmente si sucedía que las leyes fuesen deficientes o se incumplieran y- nada menos que por quienes tienen la encomienda legal de cumplirlas y hacerlas cumplir- de modo que, al menos en México, estamos retrocediendo, cada vez más aceleradamente, si no a la “etapa terrorista” en toda su crudeza y fatalidad, si por lo menos, a lo que cabe calificar como “etapa fascista”, pues se ha conjugado los poderes políticos con los mercantiles –subordinándonos al llamado “Gran Capital”, tanto nacional como internacional.

Del análisis de los escritos encontrados de los teóricos como: Latapi, Viesca, Fraga, entre otros, que escriben del sistema impositivo de México. Se puede decir que se está de acuerdo con ellos, pues todos los planteamientos que hacen son en función de la búsqueda de lograr el equilibrio entre el gasto y el ingreso, inclusive muchos de ellos son los que hacen las propuestas hacia los encargados de la implementación de las políticas públicas para que se logre.

Mismos que destacan pero cabe denotar que no es nada nuevo sino que de manera reiterada se ha dicho que, una de las principales prioridades en la aplicación de la política fiscal en México, tiene que ver con la búsqueda de una reforma fiscal integral. Pero cabe denotar que ello no es nada nuevo, sino que de manera reiterada se ha dicho. En este sentido, la nueva reforma tributaria debe ser completa y no solamente un ajuste, ante necesidades que surgen de manera emergente. Para que se logre debe cumplir con: objetivos, ser compatible, con bases firmes, no debe ser distorsionante, permitir el desarrollo de la inversión y el empleo.

Pero los encargados de implementar hacen caso omiso y solo se dedican a engendrar burocracias en sí mismas, por ejemplo para investigar porque existe tanta burocracia se crea una comisión; mas burocracia. En los últimos años, según muestran los números, la burocracia federal ha crecido desmesuradamente. Los triunfos políticos sirven para que los partidos, los 70 años del PRI, el PAN en los últimos dos sexenios acomoden a sus partidarios. La política mexicana se ha convertido en un mercadeo de chambas no solo en nuestra numerosísima nuestra burocracia, sino en muchos de los casos es ineficientísima. Así las cosas, no hay esperanza alguna de que la administración pública llegue a tener en México carácter de actividad profesional.

Todo aquel que administra nuestros impuestos debería realizar un esfuerzo mucho mayor de recorte antes de pasar la charola nuevamente.

Ante la crisis fiscal, si no podemos ponernos de acuerdo en donde recordar el gasto público, lo cual debiera ser la primera alternativa, o de perdida dónde recaudar más.

Si recortáramos nuestro gasto público local y federal, no tendríamos que subir impuestos, ni correr el riesgo de irle a pedir dinero al Presidente de Estados Unidos en unos años. Para lograrlo debemos arrancar de nuestras cabezas dos telarañas: la sagrada importancia de ciertos gastos y el llamado irreductible, basado en el principio de que no se puede reducir personal, sueldos, salarios y prestaciones.

Todo gasto en principio persigue un fin noble. Pero se puede alcanzar de forma más barata ese noble objetivo social, con menos gente, menos despilfarro, menos trámites inútiles, por citar algunos desperdicios.

Todo el gasto público, no importa para qué se dedique, debe ser sujeto de un recorte basado en el principio de hacer más eficientes a las instituciones que tienen el privilegio y responsabilidad de gastar los recursos del contribuyente. Esto pasa por disminuir el mayor costo del gobierno: su exceso de personal en todos los niveles. A nivel de base no sólo sobra, sino que suelen estar organizados bajo el principio de trabajar poco. No son muchas las instituciones públicas que se salvan de esta premisa.

Un paquete económico pobre, hecho al vapor en lugar paliar la crisis económica solo genera mayor pobreza, en México los últimos momentos económicos, se han ido por el aumento de los impuestos.

Cada año, las cifras sobre el crecimiento de la miseria en México son alarmantes, la cual se complica por la crisis alimentaria y la económica. Tan sólo en los últimos doce meses se sumaron seis millones de pobres, por lo que el número se eleva a 20 millones según datos de la OCDE.

Estas familias padecen de lo más elemental para subsistir, como es la alimentación. Hay hogares en los que hacen una, o si bien les va dos comidas al día.

Los precios de los productos de la canasta básica se han elevado al grado de resultar inalcanzables para una gran parte de la población. Además, esas familias tampoco

cuentan con seguridad médica, lo que complica su situación en casos de enfermedades o accidentes. El gobierno federal trata de obtener mayores ingresos para combatir la pobreza extrema.

Es desesperante el que siga creciendo este problema social de miseria, que va muy aparejado con el incremento de las actividades delictivas.

La realidad es aún más dramática en las colonias donde habitan miles de familias en extrema pobreza, en espera de que mejoren las condiciones económicas. Mientras tanto, no se vislumbra una pronta solución.

El país necesita un sistema fiscal eficaz, justo y redistributivo. El problema es que no hay un criterio de justicia en gasto público, no hay un valor constitucional que controle el gasto público, todo se lleva a cabo en una negociación política, por lo que la creación de un grupo multidisciplinario que realice un estudio a fondo de la problemática económica, política, social y cultural de México, sería parte importante para resolver de una vez las situaciones que desde hace muchos años prevalecen en México.

Es pues prioritario que en una reforma de las políticas tributarias vayan acompañadas de: Disminución de los privilegios de funcionarios, elaborando un plan de austeridad económico, para el aparato de gobierno y la reducción de los presupuestos preferenciales para los empleados de las dependencias públicas, reestructuración profunda de las plazas públicas y el pago para los funcionarios del gobierno, eliminar Gastos superfluos, entre otros muchos, antes que aumentar los impuestos.

Indignan la desvergüenza, la ausencia de sanción social que tienen ciertas conductas; y otras más, el descaro con el que ciertos políticos y autoridades que se manejan, sin sonrojarse por las actuaciones inmortales que realizan, propugnan o permiten.

Múltiples fenómenos que han afectado al bolsillo, a la seguridad y a la esperanza de los mexicanos, sirven de argumento para justificar el paquete de reformas fiscales presentado por el Gobierno de Felipe Calderón. Según se dijo, se trata de contribuir para el combate a la pobreza y de cubrir un enorme hoyo fiscal. Esto aun a la fecha no llega, pues en lugar de aplicar el recurso en aras de que se logre el propósito lo destinan a Gastos superfluos. Carlos Berdegúe Sacristán, secretario de la Asociación de Hoteles y empresas Turísticas de Mazatlán, expuso como ejemplo que anualmente el gobierno federal eroga 9 mil millones de pesos en el pago de gasolina y gas para los empleados de PEMEX. Para los trabajadores de Luz y Fuerza son 450 millones de pesos en el pago del consumo de energía que realizan. Se considera que como muestra un botón.

En conclusión, urge disponer de políticos verdaderamente mexicanos, más que por su propia nacionalidad, por el amor a México. En vano declaman, proclaman y reclaman el amor a la Patria, quienes para servirse a sí mismos, para ser servidos y no para servir, aprovechan el dinero público, manipulando la conciencia de los que menos tienen.

Las organizaciones grandes medianas o pequeñas, requieren de facilidades para crearse, crecer de manera sostenida, de tal manera que puedan generar buenos empleos, para lograr el desarrollo de los países. El caso mexicano es que en los impuestos implementados no existe claridad en los montos y en que se han de aplicar, existe la incertidumbre, pues es ya común que los encargados de su incremento como de la creación de nuevos impuestos, los programan con unos objetivos y terminan siendo aplicados en otros muy distintos.

Es muy recurrente que año tras año los encargados de planear las necesidades que tiene el sector público en materia de políticas públicas, para el caso el sistema impositivo, dicen que los incrementos y la creación de nuevos impuestos son con el propósito de abatir la injusticia social pero lejos de que suceda, cada vez las desigualdades y la inequidad crece y se vuelve más crítica resultando que millones de mexicanos entren a engrosar el número de habitantes en extrema pobreza.

Los transportistas mexicanos no escapan a la situación mencionada, a pesar de que es una actividad generadora de desarrollo para el país, pues es a través de del se movilizan las personas y los insumos que requiere para su crecimiento, tal parece no se toman las medidas pertinentes para minimizar los efectos que le ocasionan las situaciones en mención, por lo que en algunos de los casos se ven orillados a retirarse de la actividad, pasando a formar parte de las filas de desempleados y en un futuro no muy lejano a las capas sociales más desprotegidas. Hay múltiples razones por las cuales se puede asegurar que el transporte mexicano se encuentra en una situación de inequidad e injusticia social en el pago de sus contribuciones, pues a lo largo del recorrido realizado en este trabajo de investigación indica como la serie de factores internacionales, nacionales y regionales, suscitados por la globalización de las economías mundiales, provocan que esta actividad se encuentra en la banca rota.

Estos sucesos ocasionan que en un intento desesperado de los encargados de elaborar e implementar las políticas públicas para el caso del pago de impuestos, incremente los montos de los ya existentes, además cree otros. En un intento según ellos desesperado de equilibrar las finanzas públicas y de esa manera hacerle frente a los requerimientos que demanda el nuevo orden mundial a través de los organismos como: BM, FMI, OCDE, entre otros. Sin analizar las condiciones reales que imperan en el país y como es lógico ha ocasionado situaciones adversas incremento del desempleo de millones de personas y que en muchos de los casos las empresas se vean obligadas a reducir los salarios de por si insuficientes de sus empleados.

Son muchos los impuestos a los que están sujetos las organizaciones mexicanas, pero se considera que los que más les afectan son: el ISR, IVA, IETU Y IDE. No se quiere decir con ello que los demás no le produzcan efectos. Para el caso particular el transporte.

En resumen. Los sistemas impositivos tanto a nivel internacional como nacional son en su manera de implementarlos semejantes, cuando menos así nos lo muestra el análisis realizado en el continente Americano AL y el europeo UE, pues tanto en uno como en otro, se crean con el propósito de hacerse de recursos, para solventar las necesidades de

gasto público y social que requiere como estado, en la búsqueda de lograr el equilibrio entre lo que necesita gastar y lo que obtiene de la recaudación, amparados por los principios constitucionales que los rigen.

Las conclusiones de la cuarta pregunta nos indican la manera de organizarse interna y externa referida donde se destaca sus generalidades sus maneras de conducir y de resolver sus problemática con los actores que tienen que ver con su actividad.

En lo referente a las condiciones internas, se concluye lo siguiente:

En cuanto a su localización, se puede decir que todas son fácilmente localizadas por algún usuario que necesite de sus servicios, lo que representa una fortaleza a su favor.

Estructura física: Como se aprecia, la mayoría tienen características en común y sólo una de ellas presenta una situación de debilidad con respecto a las demás, lo cual constituye un grado de homogeneidad o, en palabras de Bojórquez (2004; 94), un alto grado de isomorfismo, pues el aspecto analizado es semejante y, por lo tanto, se puede considerar esto como una segunda fortaleza.

Con lo señalado por Suárez (Araujo: 2005; 87), respecto a la forma de operar de las microempresas familiares se encontró que en *servicio y atención al cliente*, de las seis organizaciones examinadas prestan una atención adecuada al cliente, la cual se traduce en rapidez, eficiencia, amabilidad, calidad, buenos precios, servicio a domicilio; a pesar de que la primera modalidad no tiene un lugar específico donde confluyan todos para ofertar el servicio, como sí lo tiene la segunda, por lo que se puede decir que tiene una debilidad, comparativamente.

Lugares de trabajo, en estos existen pactos que les garantiza que no exista competencia desleal.

La forma como desempeñan su trabajo, la modalidad de carga agrícola no tiene un lugar en común, como sí lo tiene los de transporte de materiales de la construcción que abandona, aunque un poco, la forma tradicional de lo que marca el deber ser de una organización, que está dentro del esquema del viejo institucionalismo expuesto por Romero y Vergara (Bojórquez, 2004; 95), penetrando sin saberlo con los primeros pasos hacia lo que es el nuevo institucionalismo expuesto por Powell (Bojórquez, 2004; 96), lo que los hace más fuertes en esa relación.

En cuanto al manejo de personal, este tipo de organizaciones generalmente, como ya se mencionó, en un gran porcentaje son los miembros de la familia, lo que facilitan los compromisos laborales, pues de alguna manera alivia su situación económica.

La relación obrero patronal, en este aspecto se acerca a la teoría humanista señalada por Roethlisberger y Guilles Pie (Bojórquez, 2004; 101), porque los tratos con las personas contratadas son de cordialidad, confianza, se acerca al tipo familiar, por el hecho de que generalmente existe relación muy cercana con todos los miembros y muy frecuentemente realizan labores enlazadas con actividades de la familia propietaria.

En relación con la operación administrativa, este es un proceso indefinido, es empírico, no registran las operaciones diarias, ignoran su promedio de ganancia, no poseen una capacitación, no realizan este trabajo de acuerdo con la ley. Las situaciones descritas se consideran como debilidades, ubicándose en el tipo de administración tradicional, de acuerdo con autores como Rodríguez, Araujo, Torres, Suárez, entre otros, en el primer apartado de este documento.

En lo referente a su conducción, se concluye que, debido a las diferentes características culturales de los socios involucrados, propias de cada región de procedencia, presentan costumbres que no les permiten valorar el trabajo en equipo y generalmente trabajan de forma individual surgiendo conflictos por el hecho de la división que existe entre los que tienen poco y los que tienen mucho; esta diferencia provoca problemas que no les permiten planificar la actividad, actúan de acuerdo a criterios personales y no aceptan sugerencias, se sienten sus propios líderes, por lo que no admiten la necesidad de la dirección de otros, y un liderazgo en ese tipo de organizaciones no es reconocido, por el tipo de características culturales que presenta; por ende, mucho menos están en posibilidades de elaborar una estrategia, que presuponga avanzar de manera sustantiva. No cuentan con una misión, visión y estrategia según lo definido por Morrisey (1996: 6), que defina su rumbo claramente.

A pesar de lo anterior, cuando atraviesan una dificultad se unen para defender su trabajo con manifestaciones, marchas, mítines y plantones en el Congreso, Tránsito y Transportes y Palacio de Gobierno.

En lo que respecta a las condiciones externas, se concluye que en las dependencias públicas: Tránsito y Transportes y al Palacio de Gobierno las manifestaciones, a través de la movilización de los socios de todas las agrupaciones del transporte público del Estado de Sinaloa, lo que los impulsaba era una serie de problemas producto de la mala gestión de parte de los encargados de administrar las políticas públicas en el rubro del transporte público como: ineficiencia, poca atención, solapamiento del transporte ilegal, entre otros, que ocasionan poca armonía.

Otras de las relaciones externas son los efectos que la globalización provoca al TPC de Culiacán. Los autores que escriben acerca de la serie de desventajas, mencionan que el Estado deba sujetarse a condiciones para acceder a las economías mundiales, como adecuar sus estructuras que lo rigen, haciendo a un lado los principios fundamentales, entre otros, el del bien común, lo que trastocaría a la administración pública, pues tendría que readecuar las políticas públicas en otra dirección, donde los servicios públicos dejarían de serlo para convertirse en privados o mixtos; es decir, el objetivo es que el Estado deje de prestar servicios delegándolos al libre mercado, lo cual repercutiría enormemente en los que menos tienen, porque si en las actuales circunstancias una parte muy importante de la sociedad no pueden tener acceso a la salud y la educación y otros servicios, ¿qué pasaría si se da lo que los epígonos de la globalización predicán?. Lo único seguro es que para el caso del transporte público de carga sería su muerte, debido a que sus condiciones actuales no son apropiadas para enfrentar la competencia.

En el mismo sentido de las entrevistas realizadas actores clave del transporte de carga de Culiacán las conclusiones son las siguientes:

En los hallazgos de las entrevistas realizadas a los señores: Alonso Arnol Ochoa, Octavio Castro Olivas y Miguel Loaiza Pérez se concluye, que estos transportistas a pesar de tener más de veinte años de antigüedad, en el servicio del transporte y además de haber sido dirigentes en las organizaciones del transporte público, no les queda claro la problemática solo la perciben, porque esta actividad por ser una actividad de carácter público, debe observar ciertos requisitos que delinea el gobierno hacia lo social y que al no conocerlos provoca que su actuación no sea la correcta, actuando solo desde su punto de vista, sin los argumentos legales a los que se tienen derecho apegados a la administración pública, que según tienen todos aquellos particulares que prestan servicios públicos externalizados, según definición de Ramió (1999; 131-155), se les denomina servicio de servicio denotados por los teóricos del derecho que han escrito sobre la administración pública como: Fraga (1966; 91-112) y Faya, (1996; 391-398), diciendo que esta forma de prestación de servicio público es aquella cuando el gobierno no lo puede o no lo quiere hacer, por los motivos que tenga delegándolos a través de concesionarlo a particulares que estén dispuestos a invertir sus capitales para ello, pero regulado por el gobierno en lo referente al orden jurídico, mediante el cual se registrarán siempre en beneficio de lograr un equilibrio en toda la sociedad, cosa para lo cual se creó el propio Estado.

Lo anterior es con respecto a lo observado en el aspecto de política pública pero para el caso en particular a la forma de tributar se realizaron entrevistas a Lic. Alonso Arnol Ochoa, socio de la organización transportista Alianza de la Industria de la Construcción y Anexos (AICA), Ing. Octavio Castro Olivas socio de Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica y el Ing. Miguel Loaiza Pérez presidente de la Federación Transportista de Sinaloa. Las preguntas que se les formulo son ocho interrogantes referentes a el contexto interno el interno, vinculados a la problemática fiscal, la manera en cómo les afecta, la forma en que contribuyen los socios, su desarrollo entre los años 2007- 2011 y las alternativas que consideran para resolver su problemática.

A continuación se presentan las conclusiones de las respuestas de los tres entrevistados (Anexo1), en función del entrelazamiento cada una de las ocho respuestas aplicadas a los tres entrevistados.

1. En la primer pregunta formulada a los tres entrevistados referida a la relación de la problemática de la actividad del transporte con los efectos que le ocasiona la carga fiscal al transporte, se observa una coincidencia porque los tres mencionan los mismos factores causantes de la problemática que aqueja al TPC de Culiacán, es pertinente decir que en algunos de los casos algunos hacen la descripción de otros que lo complementan a continuación se enumeran algunos de ellos: poco trabajo, competencia desleal, libre competencia, tarifas bajas, unidades en malas condiciones, no contar con organización para trabajar, poca voluntad, falta de capacitación, poca competitividad,

falta de cultura del ahorro, formación de empresas integradoras, escasos recursos, la globalización de la economía, competencia feroz, leyes ambiguas.

2. En lo que respecta al segundo cuestionamiento referida a la actuación de los socios para resolver la problemática fiscal en relación al pago de sus impuestos, nuevamente se puede concluir la existencia de muchas similitudes en las respuestas que a continuación se enumeran algunas: capacitándose, cambiando de mentalidad, buscando ser productivos, protestando ante la competencia desleal, tener asesores en materia fiscal, manejarlo de una manera diferente, administrando bien, modernizando el equipo.

3. Las respuestas de la pregunta tres donde se cuestionaba Como se relacionan interna y externa los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y el que tiene que ver con sus formas de pagar impuestos se concluye lo siguiente: falta de capacitación, beneficios que les otorga la ley, relacionarse de manera favorable con los entornos, dirigentes inapropiados, líderes con poco conocimiento, desconocimiento de lo reglamentado en relación al transporte público de carga, falta de voluntad, poco activos, escasa participación, mucho individualismo, no existe coordinación en las acciones a emprender por los transportistas.

4. En la interrogante número cuatro donde se pregunta los vínculos que existen entre los aspectos fiscales y las condiciones organizacionales, la conclusión es la siguiente: los tres responden de manera muy similar, pues señalan que en los tres cuestionamientos anteriores se realizó una descripción de manera amplia de la serie de factores que vinculan los aspectos fiscales y las condiciones en que se desenvuelven las organizaciones. Si a esto le agregamos lo complicado del entendimiento de las políticas públicas, complicado del entendimiento de las políticas públicas y los cambios que tan constantes que se suceden en materia impositiva, y del poco movimiento de cargas, les complica más su situación pues también son elementos que están íntimamente relacionados.

5. en esta pregunta cinco, que tiene que ver con los efectos de la política fiscal en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán, la conclusión de la interacción de las tres respuestas es la siguiente: nuevos impuestos implementados por la política fiscal, como el Impuesto Empresarial Tasa Única IETU y el impuesto a los depósitos de Efectivo IDE, han minimizado su capacidad económica, pero a estos nuevos impuestos también los incrementos a los ya existentes como el Impuesto al Valor Agregado IVA de 15% al 16% y al Impuesto Sobre la Renta ISR. Los afecta y en muchos de los casos los ha obligado a realizar prácticas poco ortodoxas para poder seguir en la actividad.

6. En lo que se refiere a la pregunta seis relacionada con la influencia de de lo organizacional y la operación en que los socios llevan a cabo su actividad, existen muchos aspectos en los que existe una gran cantidad de indicadores los cuales se puede resumir como sigue: comportamientos de los socios, diferentes orígenes, administración empírica, costumbres, incertidumbre, unidades en mal estado, desorganización, carreteras en mal estado, desaparición paulatina de los apoyos que les proporcionaba el gobierno, Por ende dicen repercute en el pago de sus impuestos. Por lo que a la

influencia entre sus condiciones y las formas de operación es de manera proporcional a la hora de cumplir con sus obligaciones fiscales.

7. En esta pregunta número siete que tiene que ver con el nivel de desarrollo han tenido en el periodo 2007-2011, relacionado a la política fiscal en el pago de impuestos. La conclusión los tres entrevistados concuerdan, en la mayor parte de los factores que tienen que ver con el desarrollo del TPC de Culiacán de los cuales se mencionaran los siguientes: denotan que la decadencia del rubro del transporte inicio desde la década de los noventas, cuando el gobierno estaba presidido por Carlos Salinas de Gortari, pues a partir de allí de manera paulatina empezó a suprimir los beneficios fiscales que era sujeto, así como con la creación de nuevos impuestos en los años 2007 y 2008 además de incrementar los montos del IVA y el ISR, si a esto le agregamos que han aumentado la cantidad de unidades para prestar el servicio de transporte genera que la situación se vuelva cada vez más difícil. Basamos en porcentajes diría que su nivel de desarrollo ha disminuido en un 60%. En la actualidad amenazando con incrementarse. Precisamente en esos años el transporte presenta la mayor parte de sus problemas económicos esto debido principalmente al poco trabajo y la pérdida del poder económico, en lo que respecta a lo primero es debido al aumento de unidades que prestan el servicio, tanto concesionadas como no concesionadas, además de la poca y algunas de las veces nula la generación de obra pública de parte del gobierno.

8. En lo que respecta a la pregunta número ocho referida a las posibles alternativas a implementar para paliar y lograr de manera paulatina solucionar la problemática del transporte los tres entrevistados concuerdan que se puede lograr a través de la capacitación, esto porque a pesar de contar con buenos niveles académicos no conocen la actividad, Porque en su mayoría se dedican a la actividad porque en un momento lo percibieron como una alternativa de mejorar sus ingresos familiares sin tomar en cuenta los riesgos que tendrían que asumir. Colaboración, confianza, fe, erradicando el conformismo, luchando por mejorar, son los factores principales a combatir.

En resumen, los tres encuestados consideran que los transportistas sí están dispuestos a colaborar para lograr abatir la serie de problemas que se le presentan, porque la mayoría vive de dicha actividad, pero es necesario que se les organice y se le forma la idea de que sólo defendiéndose de las adversidades, con carácter y con conocimiento de causa, dejando de ser pasivos pero que esto solo se puede lograr a través de un buen liderazgo pero esto se puede lograr solo a través de proporcionarles una buena capacitación.

En la misma dirección de la información referida a las hemerotecas de los diarios de El debate, el Sol de Sinaloa y el Noroeste de Culiacán, los factores referidos al transporte público de carga, con respecto a declaraciones de empresarios y transportistas en relación a la problemática del TPC, la conclusión es la siguiente:

Lucha constante de los transportistas en contra las autoridades de Tránsito y Transportes y empresarios debido a la serie de factores encontrados e inscritos en los hallazgos:

Esta información, indica con claridad las pugnas existentes entre las cámaras empresariales y los transportistas, por un lado los primeros a no querer dejar les quiten lo que según ellos les pertenece, por ser una actividad que está debidamente concesionada con derechos y obligaciones que les proporciona la ley en materia de concesiones y de tránsito, y los segundos aludiendo que las nuevas condiciones que el fenómeno de la globalización impone, de la necesidad de la libre competencia, les da el derecho al acceso para prestar también servicio público, ante estos argumentos las autoridades encargadas de normar ello, han accedido proporcionando permisos a estos grupos de empresarios, agravando mas el problema.

8.2. Conclusión del enfoque cuantitativo

La conclusión de los hallazgos encontrados en las instituciones públicas con la aplicación de cuestionarios de siete preguntas cerradas al público en general y a transportistas, y de la aplicación del cuestionario tipo Likert de 36 preguntas a Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica AC, es la siguiente:

En las instituciones públicas lo que encontrado en la fase explorativa y observación, sí son una realidad tangible en la sociedad culiacanense y en los socios del transporte público y para este caso, los supuestos que se tenían en un principio acerca de la problemática que en materia impositiva presentan los socios de las organizaciones, sí corresponden a los hallazgos encontrados con la aplicación del cuestionario, pues se consideraba que la gestión y la atención de parte de los encargados de proporcionar el servicio era mala y estos resultados así lo indican, a pesar que presentan una diferencia poco significativa en los porcentajes obtenidos de parte de la sociedad en general, comparativamente con las respuestas de los socios de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán.

Las conclusiones que se presentan a continuación son producto de seis interrogantes aplicadas a través de un cuestionario tipo Likert la primera y la segunda pregunta se refiere a las condiciones organizativas internas y externas, la tercera y la cuarta están referidas al impacto de la política pública, la quinta al fenómeno de la globalización y la sexta y última se refiere a la estrategia a implementarse, todas ellas referidas a la manera en cómo se entrelazan con la forma de tributar del TPC de Culiacán.

Pregunta central en la que se fundamento la investigación.

¿Cuáles son los efectos de la política fiscal en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, particularmente en el pago de impuestos, relacionados con sus condiciones organizativas internas y externas que le impiden tengan un desarrollo sustentable?

De la primer pregunta, ¿De qué manera afecta la política fiscal en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, con respecto al pago de impuestos? desglosadas en seis incisos; indican que, los factores incluidos en las preguntas si impactan e inhiben el desarrollo de la actividad, porque los valores muestran cantidades mayores en la aseveración de las respuestas proporcionadas por

los encuestados, denotando el impacto que presenta la política fiscal en el desarrollo de la actividad; del TPC de Culiacán.

En la segunda pregunta, ¿Cuáles son las condiciones internas y externas de los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, vinculados con la política fiscal particularmente en el pago de impuestos? en seis incisos revelan que, la visión que se tiene de la actividad del transporte por parte de los agremiados; son las de una visión administrativa tradicional, de poca liquidez, y poco competitivos, además de una desorganización, para ponerse de acuerdo para desarrollar la actividad en equipos, estos factores que se incluyeron en los seis incisos, dicen ser cruciales para que el transporte se encuentre en las condiciones tan desventajosas para enfrentar los nuevos retos, impuestos por el fenómeno de la globalización de la economía de competencia; por lo que las condiciones de operación tanto internas como externas no son las adecuadas y le afecta para obtener mejores ingresos y de esa manera poder hacerle frente a los requerimientos en el pago de sus impuestos. Esto fundamentado en que las respuestas que emitieron los transportistas a los cuales se les aplicaron los cuestionarios pues indican afirmación.

De la tercera pregunta, ¿Cuánto nivel de desarrollo han tenido los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán en los últimos cinco años 2007 - 2011, en relación a la política fiscal en el pago de impuestos? relacionada al impacto, de los diferentes momentos históricos, en el desarrollo de la actividad del TPC de Culiacán, muestra que, las diferentes etapas desde que se formaron las organizaciones del TPC Culiacán que, efectivamente el impacto se presenta de forma negativa, porque a pesar de que se formaron con el objetivo de formar organizaciones para defenderse de los empresarios y de las políticas gubernamentales, el partido revolucionario los hizo suyos y como es sabido, este partido estuvo en el poder hasta el año 2000 y el paternalismo fue su característica principal, que como factor freno su desarrollo.

En estos momentos las políticas de endurecimiento que se iniciaron en el sexenio anterior, y que continúan en el presente 2000–2006 con la implementación; de los diferentes acuerdos que como requisito se necesitan para poder competir globalmente con economías más fuertes. Es otro factor que sumado al anterior han sido cruciales para que el transporte se encuentre en las condiciones tan desventajosas, para enfrentar los nuevos retos que imponen los tiempos actuales producto del fenómeno de la globalización. Así lo demuestra el resultado de las respuestas proporcionadas por los transportistas, por la afirmativa en sus opiniones al contestar los cuestionarios.

La cuarta pregunta, ¿Qué alternativas se pueden implementar en materia impositiva que contribuyan a lograr desarrollo, en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán? Esta conclusión está fundamentada en los principales problemas que propician el bajo nivel de rentabilidad en el TPC de Culiacán, en conexión a la política pública, particularmente la política fiscal en materia impositiva, donde se señalan una gran cantidad de factores que fueron obteniéndose durante todo el desarrollo de este trabajo de investigación, mismos que describen la problemática causantes de la inhibición en su desarrollo impactando en la rentabilidad,

propiciando no puedan competir globalmente con economías más fuertes y que además proporcionan indicios de las posibles alternativas que se tienen que seguir para contrarrestar los efectos que le ocasionan. Afirma la necesidad de implementar alternativas para lograr que la actividad del TPC de Culiacán logre su equilibrio sostenido, a través de cursos de capacitación que, como consecuencia proporcionen elementos necesarios para la planeación administrativa, considerando su desarrollo histórico y las condiciones en que se encuentran actualmente. En la presente investigación, denota la desesperación fundada de los transportistas, al no encontrar respuestas a su problemática, ni de parte de los encargados de administrar las políticas públicas, ni de sus dirigentes, los primeros porque obedecen lineamientos del poder económico y los segundos porque están al servicio de sus propios intereses.

En resumen, se puede asegurar que la aplicación de los cuestionarios corrobora lo encontrado en las inmersiones que se hicieron en el contexto del objeto de estudio. Pues cabe aclarar que se formularon de los indicadores producto de la serie de exploraciones, observaciones, y de entrevistas realizadas, mismas que indican una estrecha relación entre los resultados de los enfoques cualitativo y cuantitativo. Lo que prueba aun más que efectivamente el impacto se presenta la política fiscal a la actividad de forma negativa, porque no cumple con las perspectivas que el transporte mexicano esperaba ni con la implementación de los diferentes acuerdos que como requisito se necesitaban para poder competir globalmente con economías más fuertes. Los rubros económicos, la liberación del transporte y el tratado de libre comercio son un ejemplo de ello.

De manera particular se encontró para el TPC de Culiacán, que las condiciones organizacionales internas y externas, combinadas con la aplicación inadecuada de las políticas públicas en materia tributaria y el fenómeno de la globalización, si impactan de manera conjunta a la actividad del TPC de Culiacán.

Propuestas

Las estrategias a seguir para el mejoramiento de la rentabilidad y lograr un desarrollo equilibrado y de esa manera lograr contribuyan con equidad y justicia son: aumentar la productividad y la calidad del TPC de Culiacán, para ello se propone capacitarlos a través de la estrategia de **“la intervención de búsqueda futura”**, con lo que se puede lograr lo siguiente:

- Claridad en la misión y visión de la organización;
- La implantación de programas de remuneración ligados a la productividad;
- Cambio de mentalidad;
- Poder acceder a créditos;
- Ser más productivos;
- Formar empresas integradoras;
- Entendimiento de la ley de tránsito;
- Regular el transporte;
- Revisar tarifas.

En cuanto a la operación y consolidación de embarques, podrán establecer itinerarios, programas de entregas y la utilización de sistemas de rutas.

En el área del equipo serían: mediante el manejo de equipo especializado y mejorando la calidad del mantenimiento.

Realizar estudios de futuro crecimiento, aceptación de socios que tengan más capacidad administrativa y solvencia moral, combate a los monopolios, eliminar la competencia desleal, buscar nuevos mercados, entre otros inherentes, con lo que se lograra se integren como una empresa multifamiliar, donde todos los intereses sean comunes.

Justificación de la estrategia

Todos los problemas enlistados anteriormente al realizar el diagnóstico se pueden resolver a través de la “estrategia de búsqueda futura”, pues ésta nos permite se planificar las acciones tomando en cuenta las del pasado para analizar las del presente y, así, programar el futuro de la organización.

Para el caso que se analizó Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A. C., hubo importantes descubrimientos desarrollados a través de su historia, y si no tomaran en cuenta su pasado y presente, el futuro no lo programarían con concordancia, porque sus antecedentes nos muestran de forma muy clara la dinámica en la que ha ido evolucionando la organización desde un principio hasta hoy. Asimismo, los problemas que se le han venido presentando y la manera como los han tenido que afrontar en materia impositiva.

La “estrategia de búsqueda futura” proporciona un amplio espectro de lo que fue y es una organización para posteriormente planificar el futuro, proporciona los datos necesarios del pasado y el presente para analizarlo, retomar lo bueno y desechar lo malo, para que al planificar el futuro sea mejor. Este tipo de intervenciones vincula los valores y las acciones del presente. Promueve la productividad utilizando más de la realidad de cada persona, une a los que más se necesitan a pesar de que rara vez interactúan, estimula la creatividad y el pensamiento innovador. Es uno de los pocos medios poderosos que existen para despertar la conciencia, de quiénes somos a lo que nos enfrentamos, lo que queremos, y cómo podremos trabajar juntos para lograrlo.

Otra de las cosas importantes es el hecho de que este tipo de intervenciones además de involucrar a un amplio espectro de la organización, pueden también hacerlo con otros de fuera. Esta estrategia ayuda conformar los diferentes grupos y favorece que su aprendizaje sea más significativo.

Las actividades que se proponen para la implementación de la estrategia son las siguientes:

La primera actividad. Consistirá en remontarse al surgimiento de la organización se pedirá que hagan anotaciones individuales dentro del equipo sobre acontecimientos significativos que puedan recordar en relación con los acontecimientos hasta la fecha,

mismos que se confrontarán dentro para luego hacerlo con los demás equipos. Posteriormente se pedirá a los equipos que analicen un tema de la organización extrayendo lo más relevante de los patrones seguidos a través de su desarrollo, para luego compartirlo. Después cada grupo compartirá con los demás, luego anotarán las tendencias, y por último se interpretarán, se clasificarán en positivas y negativas, así como su dirección y su movimiento de cada una de ellas

La segunda actividad. Consistirá en analizar los factores actuales, internos y externos, que repercuten en el desarrollo y moldeando el futuro de la organización. En relación con el ambiente externo, se les pedirá a los participantes enumeren los acontecimientos que provocan desequilibrios y digan por qué afectan la organización y por qué impiden que se desarrolle favorablemente. Luego, cada grupo seleccionará las prioridades de los acontecimientos para después los factores internos que la afectan en relación con lo que sucede actualmente dentro de la organización, finalmente los anotarán y se harán resúmenes.

La tercera actividad. Se desarrollará en función de las expectativas para la organización. Se formarán nuevos equipos de trabajo, se les dirá que trabajen elaborando el futuro deseado en función de lo que desearían que sea, luego se les pedirá que se imaginen el futuro más deseado y realizable para dentro de tres años, para que después se presenten en una conferencia total.

La cuarta actividad. Consiste en los pasos a seguir para la acción; se les pedirá a los equipos que reflexionen sobre todo lo encontrado en las demás actividades anteriores y, dependiendo de su naturaleza, se harán tres listas de pasos para las acciones a seguir:

- Una lista donde ellos mismos se vean involucrados, para bien o para mal;
- La función de los aspectos encontrados en las diferentes actividades;
- La forma en cómo afecta a la organización en su totalidad.

Después, las propuestas para la acción que se hagan se compartirán con los miembros de cada equipo para decidir los siguientes pasos de acción. Mientras tanto, los directivos estarán discutiendo sobre las propuestas para la organización total, clasificando los temas por prioridades y desarrollando planes de acción que después los presentaran a la conferencia total. Todo lo anterior deberá quedar debidamente documentado con el objeto de que los resultados sirvan para planear las acciones posteriores.

Limitaciones

El presente trabajo de investigación las limitaciones fueron primordialmente el traslado a los lugares donde se encuentra el objeto de estudio, por el costo que implica en tiempo y dinero, ya que por parte de las organizaciones implicadas, siempre estuvieron dispuestos a colaborar para que se realizara, proporcionando la información requerida así como, en muchos de los casos, dando estancia para permanecer en las oficinas y otras veces en sus propias casas, durante tiempos prolongados que de manera regular se necesitaba.

La necesidad de obtener información referente a las organizaciones del transporte público de Culiacán, a si como de las instituciones públicas, es un requerimiento que el mismo estudio en si hacía necesario, pues la relación que guardan entre si es factor fundamental de desarrollo para ambos. Porque el transporte público está regulado jurídicamente por las políticas públicas en su: prestación, expansión, temporalidad, determinación de los precios entre otros.

FUENTES DE INFORMACION

Bibliografía

- Antúnez Álvarez, R. (2010). *El Derecho Fiscal y su Interpretación*. 1ra. Edición, México. Ed. Seo de Urgel SA de CV.
- Aguilar Villanueva, Luís F. (2000). *Problemas públicos y agenda de gobierno*, México, Editorial Miguel Ángel Porrúa.
- Alcocer, Marta (1998). *Investigación acción participativa*, en Galindo, Cáceres, México, Editorial Trillas.
- Alonso González, Luis Manuel (1993). *Jurisprudencia constitucional tributaria*, Madrid España, Editorial ediciones jurídicas S.A.
- Alvi Ibáñez, Hemilio (2004). *Sistema fiscal español*, España, Editorial Ariel economía.
- Alvarado Esquivel, M. de J. (2008). *Manual de Derecho Tributario*. 1ra. Edición, México. Ed. Porrúa.
- Álvarez Alcalá, A. (2010). *Lecciones de Derecho Fiscal*. 1ra. Edición, México. Ed. Oxford
- Álvarez Gayou, J. L. (2006), *Como hacer investigación cualitativa, fundamentos y Metodología*. 1ra. Edición, Barcelona España. Ed. Paidós.
- Anaya Tejero, Julio Juan (2009). *El transporte de mercancía*, Madrid, Editorial Esic.
- Angulo López, E. (2006). *Estímulos Fiscales como Factor de Desarrollo de la Mediana Empresa Agrícola Sinaloense. Un Estudio de Caso*. Tesis inédita presentada para obtener el grado de la Maestría en Impuestos, Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa, México.
- Araujo Aldrete, Arcelia (2005). *El impacto del sistema tributario mexicano en las microempresas de la industria restaurantera de Culiacán*. Tesis de maestría en impuestos. Universidad Autónoma de Sinaloa, México.
- Araujo Aldrete, Arcelia (2007). *El impacto del sistema tributario mexicano en las microempresas de la industria restaurantera Sinaloense*. Tesis de Doctorado en Políticas Públicas. Universidad Autónoma de Sinaloa, México.
- Arellano Gault, David (1999). *El estado del arte de la administración pública*, México, Editorial Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública A.C.
- Arias Galicia, Fernando (1999). *Administración de los recursos humanos* México, Editorial Trillas.
- Arias Galicia, Fernando (2001). *Introducción a la metodología de la investigación*, México Editorial Trillas.
- Ayuso, Javier corresponsal Económico de España (2010). *Gaceta fiscal, la política fiscal del PSDE*, Madrid España, Revista 193/1/2010
- Baena, Guillermina (2000). *Instrumentos de investigación* México, Editores Mexicanos Unidos, S.A.
- Baena de Alcázar, M (1993). *Curso de ciencia de la administración*, Madrid, vol. 1, 3°, Editorial Tecnos.
- Ballina Ríos, Francisco (2001). *Teoría de la administración*, México, Editorial Mc Graw Hill.
- Barba Álvarez, Antonio (2001). *Calidad y cambio organizacional: ambigüedad fragmentación e identidad: el caso del laboratorio de pruebas de equipos y materiales*. Tesis de doctorado en estudios organizacionales. Universidad Autónoma Metropolitana, México.

- Barba Álvarez, Antonio y Solís Pérez, Pedro (1997). *Cultura en las organizaciones, enfoque y metáforas en los estudios organizacionales* México, Editorial Vertiendo.
- Barreiro González, Germán (2000). *Problemas derivados de la derogación de la ordenanza del sector transporte*, Salamanca, Impreso Universidad de Salamanca.
- Barsade, Siegel (2000). "To Your Heart'S Content: a Modelo f Affective Diversity in top Management Teams", *Administrative Science Quarterly*, vol. 4, n. 4.
- Barzelay, M. (1992). *Breaking Through Bureaucracy*, University of California Press, Berkeley .
- Bassi, Eduardo (1999). *Globalización de negocios, construyendo estrategias competitivas*, México, Editorial Limusa
- Bertalanfy, Ludwig Von, (1968). *Teoría general de los sistemas, fondo de cultura económica*, México, Editorial Trillas.
- Bojórquez Camacho, Octavio (2004). *Un modelo colegiado de vida organizacional*, México, Editorial Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Bordatas, Luis Mario (1977). *Incidencia del transporte en el desarrollo regional*, Madrid España, Imprime Rivadeneyra S.A.
- Cano Tiznado, Jorge Guillermo (1999). *La vida en globo, Avatares de la globalización*, México, Editado por el Colegio de Sinaloa y el Centro de Investigaciones y Servicios Educativos (CISE) de la Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Cano Tiznado, Jorge Guillermo y Lara Ruiz, José de Jesús (2004). *Globalización y crisis*, México, Editado por el Colegio de Sinaloa, CISE/UAS.
- Cárdenas A. Miguel (1999). *El enfoque de sistemas, Internacional Trading Center*, San Diego State University, Editorial, ICG.
- Casanegra de Jantcher, Milka y Richard M. Bird (1992): "La Reforma de la Administración Tributaria", Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.
- Casares Marcos, Anabelen (2007). *La concesión de obras públicas a iniciativa particular. Tramitación adjudicación y garantía contractual de la calidad: Para un mejor Transporte*, Madrid España, Editorial Montecorvo S.A.
- Castells I. Olivares, Antoni, Cruz Amorós, Miguel (2002). Una alternativa fiscal para España, España ediciones S.L. Editorial exlibros.
- Cereceres, Gutiérrez Lucia (2003). *La evolución de pequeña a mediana empresa: el caso de servicios al campo*, Tesis de doctorado en estudios organizacionales, Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- Centro de Vinculación Empresarial ITESM Sinaloa (2001). *Resumen ejecutivo del Análisis del desarrollo económico y de la competitividad de los municipios sinaloenses*.
- Consejo General del Poder Judicial (1997). *El transporte terrestre nacional e internacional*, Madrid, Imprime Mateo Cromo, S.A.
- Comte, Philippe (1934). *Essai d'une Théorie D'ensemble of the concesion of Service Public*, Paris.
- Corona Ramón Juan Francisco (1986). *Elementos sobre impuestos sobre la renta y sociedades*, edit. Ceca, España.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (2002). *Colección de leyes y códigos*, Anaya editores.

- Cué Vega, Andrés (1990). *Libro la contabilidad del transporte*, México, Editorial Trillas.
- Creswell J., W. (1998). *Qualitative Inquiry and Research Design; Choosing Among Five Traditorions*”, Thousand Oaks, CA; Sage, Sage, Londres.
- Crozier, Michel (1974). *El fenómeno burocrático, tomos, I y II*, Argentina, Amorrortu Editores.
- Churchman, West (1973). *El enfoque de sistemas*, México, Editorial Diana.
- Dale E. Zand (1981). *Information, Organization and Power, Effective Management in the Knowledge Society*, U.S.A., Editorial Mc Graw Hill.
- De Las Riva Zanz, Juan Luis (2002). Desarrollo territorial e infraestructura del transporte en castilla y león, Concejo Económico y social (CES).
- De Vaia, Salvador (2000). *La tributación en un contexto de la globalización económica*, Madrid España, 32 Edición, Edita Instituto de Estudios Fiscales.
- Del Castillo, Oswaldo y Borboa, Socorro (2004). *Programa de Doctorado en Administración. Digesto elaborado para el curso de administración para el desarrollo*, Culiacán Sinaloa México, Editorial, IMAP.
- Del Castillo, Oswaldo (2004). *Modelos de Cultura Reapropiados*, Culiacán Sinaloa México, Editorial, universidad Autónoma de Sinaloa.
- Delgado Rivero, Francisco J. y Muñoz Pérez (2005). *Teoría de los impuestos*, Ediciones de J. de Oviedo.
- Diep Diep, Daniel (2008) *revista de defensa fiscal*, tomo 10, editorial colegio de contadores públicos mexicanos.
- Diaz Hernandez, Ileana,(2010). *Estrategia Organizacional*, La Abana, Editorial, Félix Varela.
- Domínguez Martínez, José M. (1994). *Impuestos sobre la renta de personas físicas*, Universidad de Malaga, Editorial, Secretariado de Publicaciones.
- Drucker Meter, F. (1968). *The Age of Discontinuity*, New Cork, Harper and Row.
- Duguit, Leon (1921). *Traité de Droit Constitutionnel*, Paris.
- Eglie, E., y Langerard, L. (1991). *Servucciony Marketing de Servicios*, Editorial Mc Graw-Hill, Madrid.
- Enríquez, Guadalupe y Rodríguez, Julia (1999). *La exploración de senderos para la administración pública en México*, México, Editorial Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública A.C.
- Escudero Rodríguez, Ricardo (2004). *La negociación colectiva de transporte en España*, Valencia, Imprime Guada impresores. S.L.
- E. Stiglitz, Joseph (2002). *El malestar en la globalización*, México, Editorial Santillana.
- F. Dupil, D. Chevalier (2006). *El transporte elementos de estrategia*, Paris, Ediciones Foucher.
- Faya Viezca, Jacinto (1996). *Finanzas públicas*, México, Editorial Porrúa.
- Fernández Campuzano, Jorge Antonio (2002). *Valuación sin información de una empresa de autotransporte de carga*, México, Tesina de licenciatura, Instituto Tecnológico Autónomo de México.
- Fernández Rodríguez, Fernando (1985). *La España de las autonomías*. Madrid, Editorial instituto de estudios de administración territorial.

- Festinger, León y Elliot Aronson (1971). *Actividades y reducción de la disonancia en contextos sociales, en dinámica de grupos de Darwin Cartwright y Alvin Zander*, México, Editorial Trillas.
- Flores Castro, Santiago, (2003). *Situación actual y perspectivas de desarrollo de la micro industria manufacturera Sinaloense: caso Municipio de Culiacán*. Tesis de maestría en desarrollo empresarial, Universidad Autónoma de Sinaloa, México.
- Flores Zarco, Armando (2006). *Seminario de acentuación III, materia en el doctorado en administración, con acentuación en Gerencia Pública*, México, IMAP.
- Fraga, Gabino (1966). *Derecho administrativo*, México, Editorial Porrúa.
- Fred R., David (1997). *Conceptos de administración estratégica*, México, Editorial, Pearson educación.
- Frech L. y Cecil Bell (1995). *Desarrollo organizacional, aportaciones de las ciencias de la conducta para el mejoramiento de la organización*, México, Editorial PHH, 5ta ed.
- Follari, Roberto (1982). *Interdisciplinariedad*, Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- Fuentes, Raúl (1986). *Escuelas de comunicación y brechas tecnológicas en México, en Rota, Joseph, et al., Tecnología y comunicación*, Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco/CONEICC, México, DF.
- García Bueno, Marco Cesar (2011). *Conferencia de derecho internacional, Doctorado en estudios fiscales, Culiacán Sinaloa México, impartido, FCA*.
- García González, Fidel (2005). *Curso de gestión del conocimiento, Doctorado en Administración Culiacán Sinaloa México, impartido, IMAP*.
- García Treviño, Juan Gerardo (2000). *Administración contemporánea*, México, Editorial Mc Graw Hill.
- González, Darío (2002): “*Regímenes Especiales de Tributación: Tendencias actuales en la política y administración tributaria de los países de América Latina*”, Boletín Impositivo de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) N° 59, Buenos Aires.
- González, Darío (2007): “*La asignatura pendiente de la tributación en los países de América Latina*”, Revista Foro Fiscal Iberoamericano N° 4, Madrid.
- González García, Julio Víctor (2010). *Colaboración pública – privada e infraestructura del transporte de transporte*, Madrid, Barcelona, Buenos Aires, impresión Elece industria grafica, S.L.
- Gore, A. (1994). *Crear una administración que funcione mejor y cueste menos*, IBAP, Victoria.
- Guerrero, Omar Augusto (2003). *Gerencia pública en la globalización*. Editado por la Universidad Autónoma de México, Facultad de Ciencias Políticas y Administración Pública, México.
- Guerrero, Omar (1988). *La administración pública del estado capitalista*, México, Editorial Fontamara.
- Guerrero, Omar, Augusto (1976). *Teoría administrativa de la ciencia política*, México, Editorial Universidad Nacional Autónoma de México.
- Gutiérrez, Juan Carlos (1999). *Gerencia social y pobreza*, México, Editorial Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública A.C.

- Hanque, Shamsul, M. (1996). *La crisis intelectual de la administración pública en la época de la privatización*, Editores Sague Publicaciones
- Hamman (Comp.). *Filosofía de la ciencia*, México, Editorial Trillas.
- Hayes, Bod E. (1998). *Como medir la satisfacción del cliente*. Segunda edición. Oxford University Press.
- Herís Ben, Pehrson Gordón (1980). *La mente organizacional*, México, Editorial Trillas.
- Hernández Sampieri, Roberto, Fernández Collado, Carlos, y Baptista Lucio, (2004). *Metodología de la investigación*, México, Editorial Mc Graw Hill.
- Hessen, Johan (1998). *Teoría del conocimiento*, tomo II, México, Grupo Editorial.
- Hirschman, A. (1981). *Interés privado y acción pública*, FEC. México.
- Hollman D. (2000). *Contemporary Models of Management Education in the UK*”, *Management Learning*, vol, 31, n. 2 Jun.
- INEGI, (1999). *Censos económicos*.
- Instituto Nacional de Administración (2008). *Evaluación de la Participación Pública en la Elaboración de Políticas Públicas*, Madrid, Editorial, Instituto Nacional de Administración Pública.
- Instituto de Estudios Fiscales (2002). *Sistema fiscal español, Informe sobre el sistema tributario español Madrid España*, Edita I. de E. F.
- J. Button, Kenneth (1996). *Transport economics*, Great Britain, Press Cadbrigde at University
- Jiménez González Antonio, (2000). *Derecho tributario*, México, Editores Ecafsa.
- Juan y Mateu, Fernando (2009). *Los contratos de logística en el transporte*, Madrid, Impresión Elece Industrias Grafica. S.L.
- Karam, Carlos (2001). *El derecho ambiental en la globalidad*, en *El debate de lo global*, En: Cano Tiznado y López Zavala (Coord.), México, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Keneth Button (1993). *Transport the eviroment end economic policy*, Great Britain Printed And Boundin.
- Lagos Montero, Jose Maria (2011). *Curso de metodología acerca de las formas de tributación española*, Universidad de Salamanca España.
- Latapi Ramírez Moriano (2005). *Introducción al estudio del derecho de las contribuciones*, México, Editorial A.M.I.F.
- Lawrence J., Gitman (1986). *Fundamentos de administración financiera. Tercera edición*, Industrial Editorial Mexicana.
- León, J., Carlos y Ramírez (1999). *El carácter público del estado*, México, Editorial Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública A.C.
- Ley General de Transito y Transportes del Estado de Sinaloa (2009). Sinaloa México, editorial Porrúa
- Longgenecker, Broom (1998). *Libro administración de negocios*, México, Editorial CECSA.
- López Isarria, Pilar (2008). *El sector exterior: desequilibrio y tendencias en una economía global*, papeles de economía española n°116, Madrid, Edita Fundación de las cajas de ahorros.
- López Isarria, Pilar (2008). *Inversión pública territorializada*, papeles de economía española n°118, Madrid, Edita Fundación de las cajas de ahorros.

- López Casanova, Guillen (2011). *La calidad del gasto público y su influencia en el desarrollo económico una validación empírica para países de la OCDE*, Madrid España, Revista 193/2/2010
- López Leyva, Santos (2000). *El conocimiento como factor de desarrollo*, México, Editorial Universidad Autónoma de Sinaloa.
- López Zavala, Rodrigo (2002). *Educación y cultura global*, SEP/C-CE/IAS
- Lourau, René (2001). *El análisis institucional*, Argentina, Amorrortu Editores.
- M. Goldhaber, Gerald (1984), *Comunicación organizacional*, México, Editorial Diana,
- Maraver Tarifa, Guillermo (2010). *Marketing relacional en el sistema logístico: aplicación al sector transporte internacional de bienes por carretera*, Granada Impreso Universidad de Granada.
- Mejía Arauz, Rebeca y Sandoval, Sergio Antonio (1999). *Tras las vetas de la investigación cualitativa, perspectivas y acercamiento desde la práctica*, ITESO, México.
- Méndez Moreno, Alejandro (2008). *Derecho financiero mexicano*, España, Editorial Lex Nova, Novena edición.
- Meter F., Drcker (1968). *The Age of Discontinuity*, New York, Harper and Row.
- Meyer y Rowan (1991). *Organizaciones institucionalizadas: la estructura formal como mito y economía en el nuevo institucionalismo en el análisis organizacional de Walter W.* México, Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Miles, M. B, & Humberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis (2nd Ed.)*. London; Sage, (excerpts from).
- Monasterio Escudero, Carlos (2011). *Hacienda pública española Revista de economía pública, federalismo fiscal y sistema foral, un concierto desafinado*, Universidad de Oviedo España, Edita Instituto de Estudios Fiscales.
- Montgomery, Doglas (1996). *Probabilidad y estadística aplicada a la ingeniería*, México Editorial, Mc. Graw Hill.
- Montes de Oca Malvaez, Juan (1999). *Administración, gestión y políticas públicas, para una nueva forma de gobierno en México*, México, Editorial, Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública A.C.
- Morgain Monautou, Emilio (2005). *Introducción al estudio del derecho mexicano*, México, Editorial Porrúa.
- Morales Monárrez, Carlos Mario (2004), *El autotransporte en el ámbito empresarial*, Tesis de maestría en desarrollo empresarial, México, universidad Autónoma de Sinaloa.
- Moreno Espinosa, Roberto (1999). *La gestión pública actualidad y prospectiva*, México, Editorial, Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública A.C.
- Murray R. Spigel (2005). *Probabilidad y estadística*, México, Editorial Mc Graw Hill.
- Navarro Castro, Gloria Nerty (2010). *Pensamiento organizacional: Actualidades y desafíos*, México, Editorial, Editorial, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Opalin Mielniska, León (1998). *Globalización y cambio estructural*, Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C., México, Editorial, e Impresores FOC.
- Ortiz Blanco, Luis (1966). *Las normas de competencia comunitarias en el transporte*, Madrid España, Editorial Civitas, S.A.
- Osborne, D., y Plastrik (1998). *La reducción de la burocracia. Cinco estrategias para reinventar*, Editorial Paidos, Barcelona.

- Parejo Alfonso, Luciano (1999). *Derecho ambiental y tratado de la comunidad europea*. Madrid y Barcelona monografías jurídicas, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.
- Pardinas, Felipe (1996). *Metodología y técnicas de investigación en ciencias sociales, Siglo XXI*, México, Editorial CECSA.
- Parker, R.S. (1965). *The End of Public Administration, Public Administration*, Alabama, The University of Alabama Press.
- Perry J. L., Y Kramer, r. (eds) (1983). *Public and Private Perspectives*, May – Field. C.A.
- Powell, Walter y Paul DiMaggio (1999). *Retorno a la jaula de hierro; el isomorfismo institucional y la racionalidad colectiva en los campos organizacionales, en el nuevo institucionalismo en el análisis organizacional del Walter W. Powell y Paul J. DiMaggio*, México, Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Reyes Ponce (1999). *Administración de empresas*, México Editorial Trillas.
- Rodríguez Peñuelas, Marco Antonio (2003). *El proceso de modernización de la empresa hortícola Sinaloense: el caso de la empresa agrícola san Isidro*. Tesis de doctorado en estudios organizacionales, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Rodríguez Peñuelas, Marco Antonio (2003). *Métodos de investigación*, México, Editorial, Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Publicaciones Certificadas por la asociación Nacional de dictaminadores de Medios, México, Tomo N° 10,(2009, p 12)
- Rodríguez Peñuelas, Marco Antonio (2004). *Modernización organizacional en la empresa agrícola mexicana, México, Editorial Universidad Autónoma de Sinaloa*
- Rodríguez Valencia, Joaquín, (2001). *Como administrar pequeñas y medianas empresas*, México, ECAFSA Thomson Learning.
- R. Terry Jorge (1998). *Principios de administración*. México, Editorial CECSA
- Romero, Jorge Javier (1991). *Los nuevos institucionalismos: sus diferencias, sus cercanías, en el nuevo institucionalismo en el análisis organizacional de Walter W. Powell y Paul J. DiMaggio*, México, Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Rosenbloom, D,H. (1986). *Public administration*, Randoom House, Nueva York.
- Rubio Guerrero, Juan José (2003). *Manual de impuestos sobre sociedades*, Madrid España, Edita Instituto de Estudios Fiscales.
- SCT. (1991- 92- 95). *Evaluación y situación del transporte de carga en México*, documento técnico No 57
- SCT. (1992). *Acciones emprendidas por los transportistas a nivel, mundial*, México, documento técnico N 10 Qro.
- SCT. (2002). *El transporte terrestre y la descentralización*, México documento técnico N 1 Qro.
- Sempere Navarro, Antonio Vicente (2000). *La negociación colectiva en el sector transporte por carretera*, ministerio de trabajo y asuntos sociales. D.L. N° 25
- Servitje S., Roberto (1998). *Educación, productividad y empleo*, México, Editorial Limusa.
- Serrano, Jorge (1998), B. Geer, (1964). *First Days in de Field en P.E.*
- Simón Herbert (1979). *El comportamiento administrativo, estudios de los procesos y decisiones en la organización administrativa*, Aguilar Argentina ediciones.

- Solana Gonzalez, Gonzalo (1988). *Los tipos de impuestos comunitarios*, Madrid España, Edita Instituto de Estudios Fiscales.
- Stiglitz, Joseph E. (2002). *El malestar de la globalización*, México, Editorial Santillana.
- Suárez Núñez, Tirso (2002). *La estrategia la tecnología y la competitividades la pequeña empresa industrial mexicana. Un estudio multiuso*, Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de México, México.
- Subirats, J. (1989). *Análisis de políticas públicas y eficacia de la administración*, INAP, Madrid.
- Taylor, S. J. y Bogdan, R. (1987). *Introducción de los Métodos Cualitativos de Investigación, la Búsqueda de significados*, España, Editorial Paidós.
- Tecla, Alfredo (1978) *Metodología en las ciencias sociales*, México, Editorial, Ediciones Taller Abierto.
- Tellis (1997). *Introduction the Case study. De Cualitative Report*, vol. 3(2)
- Trujado González Armando, (1999). *Estado y situación actual de la teoría de la administración*, México, Editorial, Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública A.C.
- Tovio Rivas, Ana María (2007). *Los transitorios en el transporte nacional einternacional régimen jurídico privado*, Albolote (Granada), Editorial Comares.
- Waldo, Dwight (1968). *Scope of the Theory of the Public Administration Charlesworth (ed) Theory and Practice of Public Administration*, Philadelphia, The American Academy of Political and Social Sciences.
- Wendell L., French (2000). *Desarrollo organizacional*, México, Editorial Pearson educación.
- Weber, Marx (1970). *Economía y sociedad*, México, Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Wildavsky, A. (1993), *Speaking Truth to Power. New burnswic, Transaction*.
- W. Jonson Robert, (1998). *Administración financiera*, México, Editorial CECSA.
- Wilson, Wilson (1887). *The Study of Administration, Political Science Quarterly vol. 2 Junio*.
- Wilson, Woodrow (1967). *Estudio de la administración, Waldo, Dwight (Editor), administración pública*, México, Editorial Trillas.
- Valiño Castro, Aurelia (1989). *La reforma tributaria de 1977 principios y realización*, Madrid España, Editorial e imprime Universidad de Madrid Comalutense.
- Vedel, Georges (1958 y 1959). *Droit - Administratif*, Paris.
- Vereda Espada, Jacinto (2002). *Impuesto sobre valor añadido*, Madrid España, Edita Análisis Económico S.A.
- Vergara, Rodolfo (1989). *El redescubrimiento de las instituciones: de la teoría organizacional a la ciencia política en el redescubrimiento de las instituciones: la base organizativa de la política, de James March y Johan Olsen*, México, 1997, Fondo de Cultura Económica.
- Yin, Robert (1993). *Case Study Reseca, Desing and Methods (2d)*. Berverly Hill.
- Zan, S. (ed) (1998). *Logiche di azione organizzativa*, Mulino, Bolonia.
- Snt Gat del Tlan.Com. (2001).
- www.monografías.com. (6,05, 2004).

Vilas, Carlos M. (2005). *Estado y mercado en la globalización. La reformulación de las relaciones entre política y economía.* <http://calvados.c3sl.ufpr.br/sociología/incluye/getdoc.php?id=30&article=4&mode=pdf> (visitado el 17 de junio de 2005).

Revistas.

Libro blanco de las TNC en el sector transporte y logística Publicación (Madrid) fundetec, Valladolid junta de castilla de león D.L. 2008, consejería, secretaria de economía y Hacienda.nº19

Encuestas a empresas del sector transportes de castilla y león, (Valladolid junta de Casilla de León, 1995 consejería de economía y hacienda nº125.

Historia de éxitos del sector transportes por carretera para reducir las emisiones de gases, (Madrid), ministerio de medio ambiente y medio rural y marítimo, centro de publicaciones 2010 nº 39

El sector de transportes y comunicaciones en Castilla de León (trabajo realizado por IPD

Valladolid: consejería de economía y hacienda 1995), tomo nº24

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2007): “Panorama Social de América Latina”

Aurora Martínez Hernández, profesora de Economía de Bachillerato, artículo publicado en, Attac, Madrid el de enero de 2012.

Legislación Consultada

Código Fiscal de la Federación

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley de Ingresos de la Federación

Ley de Sociedades Cooperativas

Ley del Impuesto a los Depósitos en Efectivo

Ley del Impuesto al Valor Agregado

Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única

Ley del Impuesto sobre la Renta

Ley del Servicio de Administración Tributaria

Presupuesto de Egresos de la Federación

Ley de Coordinación Fiscal

ANEXOS

Anexo 1

Aspectos claves del Tratado de Libre Comercio

SNT, GAT del TLAN.Com, (07, 03, 2004), escribe que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), es un acuerdo económico trilateral entre Canadá, México y Estados Unidos. Entró en vigor el 1 de enero de 1994. El TLCAN representó un primer paso hacia la creación de una zona de Libre Comercio en el Hemisferio Occidental, como un estímulo para la creación de empleos y para impulsar el crecimiento del comercio, el turismo y el crecimiento económico en los tres países participantes. Él ha dado lugar a iniciativas trilaterales muy significativas, incluyendo esfuerzos en ciencia y tecnología (C y T), medio ambiente y transporte. Por ejemplo, el 30 de mayo de 1995 se firmó un "Memorándum de Entendimiento sobre Cooperación en Ciencia y Tecnología en el Campo del Transporte" por el Ministro Canadiense de Transporte, el Secretario de Comunicaciones y Transportes de México y el Secretario de Transporte de Estados Unidos. El propósito de este acuerdo fue mejorar las habilidades científicas y tecnológicas de los tres países en relación con el transporte, para resolver problemas comunes y mejorar la seguridad y utilidad de sus sistemas.

Se estableció que esto se lograría a través de medidas tales como la colaboración en el desarrollo y difusión de nuevas tecnologías de transporte, el intercambio de información y expertos, la realización conjunta de simposios y seminarios y el desarrollo conjunto de estudios e investigación. La Sección II del "Memorándum de Entendimiento" también compromete a cada nación a impulsar el establecimiento de contactos y la cooperación con otros organismos gubernamentales, universidades, centros de investigación, instituciones, organizaciones internacionales, empresas del sector privado y otras organizaciones involucradas en actividades relacionadas con este rubro.

El "Memorándum de Entendimiento" proporcionó un mayor énfasis a las actividades del Subcomité de Normas de Transporte Terrestre del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (SNTT) y del Grupo Trilateral de Asesoría de Transporte (GTAT), en los que funcionarios del transporte de los tres países del TLCAN ya se habían estado reuniendo previamente. El objetivo del SNTT es facilitar el incremento del transporte de carga y pasajeros entre los países del TLCAN a través del desarrollo y la implantación de normas compatibles y/o uniformes para los conductores de transporte terrestre, vehículos, carreteras y dispositivos de tránsito; la seguridad del personal operativo de los ferrocarriles y el transporte de materiales peligrosos. Estas áreas específicas están cubiertas por cinco grupos de trabajo del SNTT, los cuales son:

1. Cumplimiento de las Normas para los Conductores y los Vehículos;
2. Pesos y Dimensiones Vehiculares;
3. Dispositivos de Control de Tránsito para Carreteras;
4. Normas Ferroviarias (se incorporó al Grupo de Trabajo No. 2 del GTAT desde 1995); y

5. Normas para Materiales Peligrosos.

El GTAT fue establecido en junio de 1994 para tratar asuntos especiales que afectan a los movimientos transfronterizos entre los tres países. El enfoque de este grupo es contribuir al logro de esta meta a través del incremento del intercambio de información relacionada con el transporte. El SNTT y el GTAT se reúnen, en conjunto, una vez cada año. El GTAT también incluye cinco grupos de trabajo de funcionarios del transporte de los tres países, los cuales se reúnen tanto como es necesario, para dar seguimiento a actividades en las siguientes áreas específicas:

1. Operaciones y Agilización de Cruces Fronterizos;
2. Aspectos sobre la Economía y Seguridad Ferroviarios (incluye al Grupo de Trabajo No. 4 del SNTT);
3. Intercambio Automatizado de Datos;
4. Ciencia y Tecnología; y
5. Políticas Marítimas y Portuarias.

El Grupo de Trabajo No. 4 del GTAT (Ciencia y Tecnología) sostuvo su primera reunión en Vancouver, Canadá el 28 y 29 de junio de 1995. Este Grupo de Trabajo está coordinado por un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, otro de Transporte de Canadá y otro del Departamento de Transporte de Estados Unidos. Un punto focal de esta reunión fue la discusión sobre la mejor forma de implementar el "Memorándum de Entendimiento..." de marzo de 1995 sobre Cooperación Científica y Tecnológica en el Transporte. En la Reunión Trilateral del TLCAN sostenida en Montreal en septiembre de 1995, los ministros de transporte de los tres países acordaron revisar la situación actual de la cooperación tecnológica y explorar oportunidades para una mayor cooperación e intercambio en este campo para los próximos cinco años. El Grupo de Trabajo No. 4 asumió la responsabilidad de preparar una versión inicial de este plan a cinco años de cooperación tecnológica en el transporte en su segunda reunión sostenida en San Diego, E.U.A., en junio de 1996.

La tercera reunión del Grupo de Trabajo No. 4 tuvo lugar en Querétaro, México, en mayo de 1997. El propósito principal de esta reunión fue discutir el contenido y la preparación del plan a cinco años. Después de esta sesión, tuvo lugar la reunión anual trilateral del SNTT/GTAT en Puerto Vallarta, México, en julio de 1997. Los asistentes fueron informados sobre el progreso del Grupo de Trabajo No. 4 y sobre los acuerdos generales del grupo en relación con el contenido y preparación de este plan.

Este documento, titulado "Plan Inicial a Cinco Años para Incrementar la Cooperación Creciente en el Campo de las Tecnologías de Transporte en Norteamérica", es el resultado de los acuerdos y actividades logrados en estas reuniones, así como de los permanentes esfuerzos de cooperación que realizan los representantes de los tres países

del TLCAN para el logro de este interés común. Con el fin de cumplir con las demandas de sus respectivas sociedades, los Ministerios de Transporte de los tres países comparten un número de metas y objetivos en común.

Estas metas y objetivos también constituyen la base para los planes estratégicos de cada organización, su misión, estructuras organizacionales y asignación presupuestal. Engloban una serie de beneficios públicos tanto para sus sistemas de transporte como para el bienestar económico de sus países, de los cuales se les hace responsables, en cierta medida, dentro de sus ambientes políticos respectivos. De esta manera, los tres Ministerios de Transporte están intentando satisfacer estas necesidades similares, tal y como son expresadas por sus respectivas sociedades.

Cano (2004) comenta que la decisión de ingresar al TLCAN se dio a partir de una estructura política autoritaria y concentrada. El Fovaproa, la venta de Banamex, los rescates carreteros, se engarzaron en una cadena de reiterado recurso a un esquema de ejercicio del poder que socavó la legitimidad del proyecto mismo de nación.

López Zavala (2002; 101-144) para México la firma del Tratado de Libre Comercio no significó simplemente el ingreso a un acuerdo comercial, sino el planteamiento de un nuevo proyecto de país. Porque el endeudamiento externo durante los setentas permitió paliar la crisis, pero en 1982, la bancarrota de la deuda externa puso definitivamente punto final al experimento. Comenzó entonces un período de redefinición del proyecto (1983-1990) que concluyó con el inicio de negociaciones del TLCAN (1991). A esa década preparatoria la marcan los primeros pasos en la apertura comercial (ingreso al GATT en 1985), pero sobre todo la subordinación de la política económica del país al Fondo Monetario Internacional. Como resultado, en ese período el desempleo y la inflación se dispararon, los salarios reales de obreros empleados y maestros cayeron en un 50%, el pago del servicio de la deuda llegó a ser de más del 50% del presupuesto nacional.

Fue éste un momento de pobreza material y política, de confusión y desesperanza que le permitió al presidente Carlos Salinas de Gortari ofrecer un nuevo imaginario: la promesa de la prosperidad inmediata a través de la vinculación estrecha con la economía más poderosa del planeta. Una convocatoria que le permitió también al salinismo erigirse (1988 - 1994) como el gran transformador del país e iniciar una agenda de profundos cambios bajo el rumbo librecomercista.

Así, en México, la entrada a la era del libre comercio se dio con base en el abrupto rompimiento del gran acuerdo social de principios de siglo. Esto contribuye a explicar el carácter tan agresivamente comercial y privatizador que asumió el tratado y su falta de contemplación con los aspectos sociales. El secreto tuvo una función práctica muy importante en la discusión del tratado en México: permitió al gobierno salinista escoger calladamente a aquéllos a los que le interesaba, consultar qué podía o no pactarse con Estados Unidos y Canadá. Así, mientras avanzaban las discusiones sobre los diferentes temas o mesas redondas hasta su concreción.⁶⁹

Anexo2

Universidad Autónoma de Sinaloa Facultad de Contaduría y Administración División de Investigación y Estudios de Postgrado Doctorado en Estudios Fiscales, Relación de Correspondencia de preguntas, Objetivos y Supuestos de Investigación, cuyo Título es: los Efectos de la Política Fiscal en los Asociados de las Organizaciones del Transporte Público de Carga (TPC) de Culiacán; un Estudio de Caso.

Preguntas de investigación	Objetivos de investigación	Supuestos de investigación
<p><i>Interrogante central</i></p> <p>¿Cuáles son los efectos de la política fiscal en el transporte de carga de manera particular en los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán, relacionados con factores externos e internos (internacional y nacional) en lo político y fiscal, sus formas de conducirse, inhibición en su desarrollo, sus generalidades, características organizacionales y sus alternativas de desarrollo, que impactan con su maneras de tributar?</p> <p><i>Interrogante de trabajo</i></p> <p>¿Cuáles son los factores en lo político y lo fiscal, que tienen que ver con el transporte de carga en los ámbitos internacional y nacional, que influyen en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán con respecto a su forma de tributar?</p> <p>¿De qué manera se conducen las organizaciones del transporte de carga en el ámbito internacional en lo político y lo fiscal, que lo</p>	<p><i>Objetivo central</i></p> <p>Investigar y analizar los efectos de la política fiscal en el transporte de carga, en relación al pago de impuestos de manera particular, en los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán relacionados con factores externos e internos (internacional y nacional) en lo político y lo fiscal, sus formas de conducirse, inhibición en su desarrollo, sus generalidades, características organizacionales y sus alternativas de desarrollo.</p> <p><i>Objetivos de trabajo</i></p> <p>Determinar la influencia de los factores políticos y fiscales, que afectan el transporte de carga en los ámbitos internacional y nacional en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán con respecto a su forma de contribuir.</p> <p>Evaluar y determinar la manera de conducción de las organizaciones del transporte de carga en el ámbito internacional en lo político y</p>	<p><i>Supuesto central</i></p> <p>Los efectos de la política fiscal en el transporte de carga de manera particular en los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán, tienen una relación estrecha con factores externos e internos (internacional y nacional) en lo político y fiscal, sus formas de conducirse, inhibición en su desarrollo, sus generalidades, características organizacionales y sus alternativas de desarrollo frenan su rentabilidad impidiéndole tributar con equidad y justicia.</p> <p><i>Supuestos de trabajo</i></p> <p>Los factores políticos y fiscal, en los ámbitos internacional y nacional influyen en el transporte de carga y afectan significativamente en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán, respecto a su forma de pagar impuestos.</p> <p>Las formas de conducción de las organizaciones del transporte de carga en los ámbitos internacional en lo político y lo fiscal afectan e</p>

⁶⁹ Desafortunadamente el Tratados de Libre Comercio no ha cumplido con los objetivos trazados, por ser sólo un espejismo para todos aquellos países en vías de desarrollo, por el hecho de haber sido condicionante para poder acceder al mundo globalizado, panacea que muy sutilmente vendieron los países desarrollados, como Estados Unidos de Norteamérica, Canadá entre otros, con el único fin de apropiarse de esa forma de lo poco que aún tienen esos países, porque las acciones que han sido puestas en marcha por los transportistas en el ámbito mundial han sido sólo para obtener ventajas competitivas entre ellos.

<p>afecta e impacta en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán en su desarrollo impidiéndoles contribuir con equidad y justicia?</p> <p>¿Qué factores son los que lo inhiben y afectan al transporte público de carga en lo político y lo fiscal en el ámbito nacional, que impactan en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán que les impide contribuir con equidad y justicia?</p> <p>¿Cuáles son las características organizacionales y generalidades de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y de los encargados de las instituciones públicas que afectan en su forma de tributar?</p> <p>¿Con que alternativas se puede contar para implementar en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán que incrementen su desarrollo y de esa manera puedan contribuir con equidad y justicia?</p>	<p>lo fiscal, que les impide contribuir con equidad y justicia a los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán.</p> <p>Estudiar los factores de inhibición del transporte público de carga en lo político y lo fiscal en el ámbito nacional, que les impide contribuir con equidad y justicia y la manera en que repercuten en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán.</p> <p>Analizar las características organizacionales y generalidades de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y de los encargados de las instituciones públicas y sus efectos en su forma de tributar</p> <p>Evaluar, Elaborar y proponer alternativas tendientes a lograr un buen desarrollo, en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán, con respecto a la política fiscal en el pago de impuestos.</p>	<p>impactan en su desarrollo de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y les impide contribuir con equidad y justicia.</p> <p>Los factores que inhiben y afectan al transporte público de carga en lo político y lo fiscal en los ámbitos nacional impactan repercutiendo en el desarrollo de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán impidiéndoles contribuir con equidad y justicia</p> <p>las características organizacionales y generalidades de los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán y de los encargados de las instituciones públicas causan efectos adversos en su desarrollo que afectan su manera tributar,</p> <p>Es necesario elaborar e implementar Alternativas para lograr desarrollo sustentable en los asociados, de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, coordinado con la política fiscal en materia tributaria.</p>
--	---	--

Anexo 3

Marco normativo vigente al año 2006 del transporte de carga en México.

Ante la perspectiva de una economía abierta a la competencia internacional, México ha iniciado un vasto proceso de modernización económica que incluye, entre otras cosas, un sistema de regulaciones más acorde con las condiciones y requerimientos actuales.

En materia del transporte de carga y promoción del comercio exterior, las principales medidas llevadas a cabo para establecer un nuevo marco normativo, son las siguientes:

1. Reglamentación de la Ley para promover la inversión Mexicana y Regular la inversión Extranjera. Publicado el 16 de mayo de 1989, elimina restricciones para alentar la inversión productiva tanto nacional como extranjera necesaria para generar empleos, reactivar la economía, impulsar innovaciones tecnológicas y ayudar a insertar los productos mexicanos en los flujos comerciales internacionales. El rango de actividades abiertas a la inversión extranjera se amplió significativamente y en muchos sectores pueden poseer hasta el 100% del capital.

2. Convenio Aéreo entre México y Estados Unidos de Norteamérica.

Ratificado el 2 de junio de 1989, contiene modificaciones que permitirán contar con servicios aéreos más modernos y eficientes. Contempla rutas que enlazan nuestros centros vacacionales más importantes con las capitales norteamericanas y con los centros de concentración y distribución de tráfico conocidos como “hubs”. También incluye los centros productores de materias primas y la zona de maquiladoras. Prevé la operación de rutas cargueras para el intercambio eficaz de mercancías y otros servicios especializados como son los vuelos de fletamento, de carácter eminentemente turístico.

3. Bases Especiales de Tributación para Contribuyentes dedicados al Transporte de Carga y Pasaje. Publicadas el 15 de junio de 1989, modifica el régimen de tributación en materia de impuesto sobre la renta para los autotransportistas, que anteriormente eran considerados como contribuyentes menores. Los transportistas deberán inscribirse en el Registro Federal de Contribuyentes y la base para la determinación del impuesto será el número de unidades que posea cada uno.

4. Convenio de Modernización y Reestructuración del Autotransporte de Carga. Firmado el 6 de julio de 1989 por el Gobierno Federal y las agrupaciones de transportistas, establece una serie de compromisos para elevar la calidad del servicio en el transporte de carga. Estipula acciones tales como la liberalización de rutas, la autorización para movilizar cualquier tipo de mercancías y negociar libremente los niveles tarifarios, la renovación de la flota vehicular y la capacitación de personal, entre otras.

5. Reglamento para el Autotransporte Federal de Carga. Publicado el 7 de julio de 1989, fija las nuevas bases a las que se sujetará la prestación del servicio, con una marcada tendencia hacia la liberalización de rutas, tipos de carta, tarifas, utilidades de centrales de carga y hacia la simplificación de trámites para obtener permisos o concesiones. Todo esto con el fin de propiciar una mayor competencia y libre concurrencia, reducir los costos de comercialización y eliminar rentas monopólicas.

6. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.

Publicado el 7 de julio de 1989, establece las condiciones para controlar el movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, en lo que se refiere al uso de instalaciones en puertos marítimos o terrestres y en lo relacionado con seguros y tarifas. Además, permite que las empresas navieras mexicanas celebren contratos con operadores extranjeros, libera el otorgamiento de autorizaciones a nuevos agentes y

suprime las restricciones que impedían utilizar contenedores de importación para movilizar carga doméstica.

7. Promulgación del Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC). Adoptada el 2 de diciembre de 1972 en Ginebra, Suiza y promulgada en nuestro país el 28 de agosto de 1989, tiene como objetivo facilitar el transporte internacional de contenedores y formalizar las normas necesarias para que la manipulación, el apilamiento y el transporte de los mismos, se realice en condiciones de seguridad.

8. Disolución y Liquidación de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones. Publicada el 23 de octubre de 1989, modifica las agrupaciones de transportistas existentes hasta esa fecha, creando en su lugar las Cámaras Nacionales del Autotransporte de Carga, de la Marina Mercante y del Autotransporte de Pasaje y Turismo.

9. Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte. Publicado el 1 de diciembre de 1989, tiene por objeto elevar la competitividad y eficiencia de esa industria a niveles internacionales. Permite que las empresas de la industria terminal puedan importar vehículos de autotransporte para complementar su oferta en el mercado nacional. Estas medidas entrarán en vigor en 1991 para autobuses, en 1993 para tractocamiones y en 1994 para camiones. Además autoriza, a partir de 1992, la incorporación de motores que utilicen gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.

10. Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación. Publicado el 22 de diciembre de 1989, establece lineamientos para promover el establecimiento y regular la operación de esta importante fuente generadora de empleo y divisas.

11. Reglamento de la Ley Sobre el Control y Registro de la Transferencia de Tecnología y el Uso de Patentes y Marcas. Publicado el 9 de enero de 1990 como complemento a las modificaciones en materia de inversión extranjera, con el fin de facilitar la aplicación de tecnologías modernas.

12. Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales Terrestres. Publicado el 24 de enero de 1990, su objetivo es actualizar la reglamentación en las actividades conexas al transporte, principalmente en las zonas fronterizas, donde las plantas maquiladoras de exportación han introducido adelantos técnicos, cuyos productos requieren de un transporte ágil y eficiente. Establece la libertad de los usuarios para elegir al prestador de servicios de maniobras que más le convenga, sustituye el esquema de tarifas fijas por máximas y prohíbe el cobro por servicios no prestados.

13. Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior. Publicado el 24 de enero de 1990, ordena las estrategias y líneas de acción para propiciar el crecimiento de la industria nacional, mediante el fortalecimiento del sector exportador. Menciona entre otras cosas, la importancia de contar con un marco

regulatorio sencillo y una infraestructura de transporte y comunicaciones que cumpla con las exigencias de las empresas exportadoras.

14. Reforma a la Ley Aduanera. Publicadas durante 1989 y 1990, tienen como propósito adecuar los servicios de despacho aduanero a las necesidades crecientes de nuestro comercio exterior. Permite la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte durante las 24 horas de todos los días del año. Eliminan la posición oligopólica de los agentes aduanales, liberan las tarifas, facilitan la expedición de nuevas patentes y simplifican el otorgamiento de autorizaciones para que una empresa pueda contar con un apoderado aduanal.

15. Reestructuración del Nombre, Ubicación y Circunscripción Territorial de las Aduanas. Publicada el 9 de marzo de 1990 con el fin de adecuarlas a la dinámica del comercio y el transporte internacionales.

16. Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación. Publicado el 3 de mayo de 1990, permite que algunas empresas productoras de bienes no petroleros, utilicen materias primas, maquinaria o equipo traído del exterior, para fabricar artículos destinados a la exportación.

17. Regulación para el Establecimiento de Empresas de Comercio Exterior. Publicada el 3 de mayo de 1990, instituye medidas para propiciar el crecimiento de empresas especializadas en la comercialización internacional, que ayuden además a aumentar la oferta exportable y la demanda internacional de productos mexicanos.

18. Fomento y Regulación de las Empresas Altamente Exportadoras. Publicado el 3 de mayo de 1990, acuerda una serie de apoyos y estímulos para las empresas que participan de manera dinámica y permanente en los mercados internacionales, contribuyendo a la generación neta de divisas.

19. Verificación Semestral Obligatoria de Emisiones Contaminantes en los Vehículos de Autotransporte de Carga y Pasaje. Publicada el 3 de mayo de 1990, tiene como objetivo prevenir y controlar la contaminación ambiental y mantener la flota vehicular en condiciones convenientes de operación.

20. Concesiones para Instalar Sistemas de Comunicación a lo largo de Carreteras. Publicadas el 19 y 20 de junio de 1990, autorizan la instalación de sistemas radioeléctricos de comunicación con enlace a las redes de telefonía y de microondas, así como al sistema del satélite Morelos, para comunicar áreas rurales, pequeños núcleos de población y zonas urbanas y suburbanas a lo largo de algunas carreteras del país.

21. Reglamento de Transporte Urbano de Carga en el Distrito Federal. Publicado el 23 de julio de 1990, tiene por objeto regular la prestación de los servicios de transporte de carga en la más grande concentración urbana del país.

22. Programa Permanente para la Promoción de las Exportaciones. Puesto en marcha el 19 de febrero de 1991, contiene medidas fiscales, aduanales y de promoción para el mejor aprovechamiento de la infraestructura y servicios orientados a la exportación. Algunas de estas medidas son: la expedición de concesiones para la prestación de servicios portuarios y maniobras de carga y descarga, la firma de un convenio para la modernización integral del sistema ferroviario, el establecimiento de un sistema competitivo de tarifación ferroviaria, la promoción de la inversión privada en equipo de arrastre y tracción ferroviaria, la creación de un sistema de seguimiento a la problemática portuaria y ferroviaria que enfrenta el exportador, y la creación de una red nacional de frío para reducir los costos de transporte.

Todas estas disposiciones fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación, en las fechas indicadas, excepto la última medida que apareció en un documento de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SCT, 1992)

Anexo 4

Tipos de acciones por modo y por ventaja del transporte de carga.

Las acciones que han sido puestas en marcha por los transportistas de los diversos modos en el ámbito mundial para obtener ventajas competitivas. Se pueden agrupar por tipos comunes a toda la actividad, tal y como sigue:

- Convenios con otras empresas;
- Reorganización de operaciones;
- Consolidación de la carga;
- Oferta de servicios especiales;
- Modernización / optimización del equipo;
- Coordinación intermodal;
- Calidad total;
- Ampliación del mercado;
- Políticas y estrategias administrativas;
- Mejoramiento de las infraestructuras;
- Uso de sistemas informáticos;
- Legislación y regulación;
- Coordinación multinacional.

A continuación se describe en forma breve cada uno de estos tipos de acciones.

Convenio con otras empresas.- La búsqueda de alianzas y acuerdos entre empresas transportistas y/o de otro tipo es una acción para racionalizar las operaciones y obtener ventajas en términos de eficiencia y productividad al compartir equipo, infraestructura, rutas, carga o conocimientos, entre otros. Estas alianzas se llevan a cabo tanto con empresas del mismo modo de transporte, como otras con firmas.

Reorganización de operaciones.- La modificación de las formas de operación resulta en ocasiones necesaria para responder mejor a las condiciones del mercado y de la tecnología. Pueden darse al interior de la propia empresa o en las terminales de los modos de transporte.

Consolidación de la carga.- Implica la concentración de la carga en un sólo punto (nodo, puerto, terminal) o en un solo vehículo. La habilidad para desarrollar esta función de manera eficiente resulta estratégica para lograr niveles aceptables de calidad de servicio en ciertos mercados, entre los que destacan aquellos en los que se maneja carga: carro, remolque o contenedor entero.

Oferta de servicios especiales.- La especialización en la prestación de servicios, así como la oferta de nuevos servicios, se perfila como una forma importante para mantener una posición ventajosa en el mercado. Esto se debe a la posibilidad que estos servicios ofrecen al transportista para cobrar tarifas más atractivas, así como para incidir en forma directa en las preferencias de clientes con necesidades específicas.

Optimización/Modernización del equipo.- Dada la intensa competencia que enfrentan los transportistas y los presentadores de servicios relacionados con el transporte, la actualización constante del equipo (automatización, introducción de nuevas técnicas, renovación) y su optimización (mayor rotación, utilización para varios fines, etc.) resulta indispensables para mantener una presencia competitiva en los mercados.

Coordinación intermodal.- Abarca acciones orientadas a lograr el máximo aprovechamiento de las ventajas que presenta cada uno de los modos de transporte, así como la contenerización, para lo cual con frecuencia se requieren conexiones intermodales libres de obstáculos.

Calidad total.- La implantación de acciones tendientes a ofrecer la mayor calidad en el servicio es imperativa en un entorno de fuerte competencia. Estas acciones se fundamentan en actitudes generalizadas en una empresa u organización e incluyen programas de calidad específicos, fomento al trabajo en equipo, medición de estándares y reconocimientos al personal, entre otros, todos ellos orientados a que la producción de servicios ocurra sin falla desde la primera vez.

Ampliación del mercado.- Para racionalizar operaciones y mantener o fortalecer su participación en el mercado, los transportistas buscan nuevas formas de intercambio con su clientela actual o potencial. La penetración de nuevos mercados puede lograrse, principalmente, a través de la especialización, la calidad o el precio y puede tener grandes implicaciones para la prestación de los servicios.

Implantación de políticas y estrategias administrativas.- Se trata principalmente de la puesta en marcha de acciones relacionadas con los recursos humanos, financieros y materiales, la disminución de los costos y la expansión de las actividades de las empresas. En general, buscan incidir en aumentar la productividad de la producción de los servicios.

Mejoramiento de la infraestructura.- Se refiere a inversiones y obras que apoyen la actividad de los actores relacionados con el transporte. Puede tratarse de inversiones a cargo del Estado, bajo diferentes modalidades o bien de proyectos desarrollados por la propia empresa para mejoría de sus instalaciones.

Usos de sistemas informáticos.- Consiste en la automatización de diversas operaciones y/o procesos para obtener aumentos en la productividad de las empresas y/o un mejor servicio al cliente. Incluye principalmente el control y la localización de vehículos, la automatización de procesos administrativos, la optimización en la asignación de la flota y todos aquellos procesos de manejo de información que se requieren para el oportuno procesamiento y seguimiento de cargas.

Legislación y regulación.- Se refiere básicamente a las acciones instrumentadas por los gobiernos y/o organismos públicos relacionados con el transporte e incluye aspectos de normatividad relativa a subsidios, documentación, incentivos, regulación, generación de competencia, aspectos fiscales, seguridad, protección ambiental, etc. En general, los transportistas no pueden influir directamente en la adopción de estas medidas, pero sí suelen estar en condiciones de ser escuchados y de aportar sus puntos de vista al respecto.

Coordinación multinacional.- Consiste en la realización de acuerdos y convenios entre países para optimizar el transporte, así como en la aplicación de acciones conjuntas en materia de infraestructura, equipo, asistencia técnica y rutas. Al integrarse bloques comerciales multinacionales, este tipo de acciones adquieren cada vez mayor importancia para propiciar una libre circulación del transporte internacional.

Resulta obvio que no todas las acciones identificadas a nivel mundial son aplicables a México, pues sus posibilidades de implantación dependen no sólo de los niveles de desarrollo del transporte nacional, sino también de las características y condiciones que prevalecen en cada uno de los modos (nivel de competencia que enfrenta, tamaño y madurez de las empresas, volumen de carga, entre otras). Para establecer una priorización tentativa del grado de aplicabilidad de cada acción de México, se definieron tres grandes grupos para clasificarlas. Estos son:

Grupo A (ALTO): Las acciones con alto grado de aplicabilidad son aquellas que de hecho ya se dan o que actualmente están en condición de ser puestas en marcha y que sólo requieren de la decisión correspondiente.

Grupo M (MEDIO): Estas acciones necesitan un cierto nivel de inversión que se considera factible en el corto o mediano plazo.

Grupo B (BAJO): Estas acciones difícilmente se podrán instrumentar en México en un futuro cercano; bien porque son incompatibles con la estructura del transporte nacional, con los niveles de carga movidos en el país, o porque requieren muy altos niveles de inversión. En cada empresa, las acciones por instrumentar varían según diferentes factores. Por ejemplo, una empresa pequeña, con una estructura organizacional débil y grandes problemas internos de funcionamiento, no podrá realizar grandes inversiones en equipo o instalar sofisticados sistemas de telecomunicación en sus vehículos; aun si pudiera desarrollar esos proyectos, es previsible que no lograra aprovecharlos en todas sus posibilidades. En cambio, esa misma empresa podrá realizar ajustes organizacionales que le permitan elevar la calidad de sus servicios y tener una

mayor probabilidad de ampliar sus mercados para establecer una nueva plataforma de evolución empresarial.

En general, se reconocen tres niveles de madurez de las empresas, entendidos como una medida cualitativa en su grado de efectividad. Según ese nivel de madurez, la empresa podrá enfrentar acciones de modernización de diferentes alcances y costos. Los tres niveles de madurez que se reconocen en este trabajo son:

Alta: grandes empresas consolidadas con gran eficiencia interna, que atienden a clientes claramente identificados y son relativamente sólidas desde el punto de vista financiero.

Media: empresas medianas, con buena funcionalidad interna, pero con posibilidades de mejorar y con un potencial medio de inversión.

Bajas: empresas incipientes, familiares o pequeñas, con organización precaria y limitaciones financieras.

Las estrategias básicas que se sugieren para cada tipo de empresa son las siguientes:

- a. **Empresas de madurez alta:** Dado que ya tienen resueltos sus problemas de eficiencia interna, les convendrá ampliar su mercado, basándose en la calidad y el desarrollo de nuevos servicios; adicionalmente, sus posibilidades de inversión podrían materializarse mediante la modernización del equipo y la infraestructura.
- b. **Empresas de madurez media:** Su estrategia rectora deberá orientarse hacia la consolidación. En este sentido, deberán enfocarse a dar un mejor servicio al cliente, modernizar sus equipos, optimizar su uso y ofrecer servicios especiales con base en una segmentación adecuada de su mercado.
- c. **empresas de madures baja.** La prioridad deberá ser mejorar la eficiencia interna, puesto que sin una buena organización no podrán consolidarse como empresas. Aunque en este rubro se identifican sus mayores posibilidades de mejora, no debe perderse de vista que todas las acciones deberán estar encaminadas a la satisfacción total del cliente. En términos generales, cada empresa tiene como objetivo aumentar su nivel de madurez, en el sentido en que se ha utilizado este concepto en el presente documento. En consecuencia, a medida que se avance y se aplique con éxito algunas de las acciones recomendadas, podrán considerarse otras medidas más complejas. La estrategia a instrumentar estará claramente influenciada por el volumen de carga que manejen las empresas; en este sentido, por ejemplo, un alto volumen justificaría la utilización de ciertos sistemas computacionales que no harían falta para un menor volumen de actividad.

Anexo 5

Lic. Alonso Arnol Ochoa
Ing. Octavio Castro Olivas
Miguel Loaiza Pérez

Guía de entrevista: Presentación: me permito presentarme ante ustedes, estimado señor transportista. Mi nombre es Carlos Mario Morales Monárrez, de profesión Ingeniero Civil y Maestro en Desarrollo Empresarial, actualmente estoy cursando el programa de Doctorado en Estudios Fiscales en la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Autónoma de Sinaloa, para lo que realizo una investigación para mi proyecto de tesis, cuyo tema es: Política Fiscal y las Organizaciones del Transporte Público, un estudio de Caso a (Transportistas Unidos de Carga en General y Pasaje de Costa Rica A.C.), y usted fue seleccionado por su amplia experiencia en el TPC, y mucho le agradeceré sus opiniones y puntos de vista sobre los aspectos de cada una de las siguientes preguntas:

¿Cuáles son los problemas que se le presentan en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, Relacionados con la política fiscal particularmente en el pago de impuestos?

¿De qué forma contribuyen los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán a resolver su problemática fiscal en relación al pago de sus impuestos?

¿De qué manera se relacionan los socios de las organizaciones del TPC., de Culiacán del con su entorno interno y externo?

¿Están vinculados entre sí los factores fiscales y las condiciones organizativas internas y externas con el desarrollo de los asociados de las organizaciones del TPC de Culiacán?

¿De qué manera afecta la política fiscal en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, con respecto al pago de impuestos?

¿Cuál es la influencia que ejercen las condiciones de organización de los socios, en relación a sus formas de conducción operativa, en el pago de sus impuestos?

¿Qué nivel de desarrollo han tenido los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán en los años 2007-2011, en relación a la política fiscal en el pago de impuestos?

¿Qué alternativas considera se pueden implementar en materia tributaria que contribuyan a lograr un buen desarrollo, en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán?

Anexo 6

Notas encontradas en investigación de hemerotecas: de los periódicos. El debate, el Sol de Sinaloa y el Noroeste del municipio de Culiacán.

- Exigen al Ayuntamiento de Navolato y a CONASUPO el pago de adeudos “amenaza con realizar un plantón” transportistas de carga. Ya es tiempo de poner un “hasta aquí”, nos estamos desquebrajando dicen los dirigentes transportistas. *El Debate*, 21 de octubre de 1977. Rocío Ibarra, pagina 15B.
- Amenazan transportistas con abandonar al PRI. En reunión con la CNOP, concesionarios exigieron se fortalezca el transporte y se destituya a Octavio Zazueta, presidente de la Federación Transportista. *Noroeste*, 13 de marzo 1998. Elizabeth Valdez Caro, pagina 2B.
- Deponen a líder transportista. *Noroeste*, 28 de marzo de 1998. Lourdes Álvarez Ybarra, pagina 4B.
- Solicitud de actualización de tarifas del transporte de carga. *El Debate*, 18 de mayo de 1998. *Federación de Autotransportistas*, pagina 2A.
- Protestan transportistas. Exigen incremento de 120% a las tarifas, de no recibirlo seguirán con protestas. *Noroeste*, 20 de mayo de 1998. Yadira Carrera, pagina 1A.
- Marcha de transportistas. Exigen aumento del 120% a tarifas por carga. Denuncian reparto político de concesionarios. *El Debate*, mayo 20 de 1998. Rocío Ibarra pagina 3A.
- Declaración de legisladores. Evaden las autoridades revisar las tarifas del transporte. *Noroeste*, 20 de mayo de 1998. Marco Cesar Ojeda, pagina 2B.
- No cederemos a presiones: D.G.T.T.E., Ningún aumento al ya establecido, dice. *El Debate*, 28 de junio de 1998. Marco César Ojeda, pagina 1A.
- Paralizada la construcción. Al generalizarse el conflicto de transporte de carga, se ha frenado la construcción en un 90% de las obras. *Noroeste*, 23 de junio de 1998. Yadira Carrera/Rocío Ibarra, pagina 2A.
- Empresas de la construcción podrían despedir entre 4,000 y 5,000 trabajadores, por el paro de transportistas: CMIC *Noroeste*, 3 de julio de 1998. Guillermo Gallardo, pagina 3A.
- Demandará CMIC a transportistas. *Declaración en El Noroeste*, el 27 de junio de 1998. Rocío Ibarra, pagina 2A.
- Protestan transportistas frente a la delegación de transportistas. Bloquearán unidades de carga particular. *Noroeste*, 3 de julio de 1998. Virginia Limón, pagina 1A.
- Levantan paro transportistas. Se aumentó casi el 19% a la tarifa. *Noroeste*, 4 de julio de 1998. *Noroeste/Redacción*, pagina 1A.
- Satisfechos levantan paro los transportistas. *El Sol de Sinaloa*, 5 de julio de 1998. José Roy Angulo, pagina 5A.
- Los transportistas bloquean las bodegas de maíz CONASUPO Octavio Castro Olivas, Presidente de la Alianza de Transportistas de Costa Rica, manifestó que levantarán el bloqueo hasta que el delegado de CONASUPO, Juan León Reyes se comprometa a contratar el servicio local al precio autorizado y que no se permita las participaciones de jaulas del servicio público federal. *El Debate*, 18 de julio de 1998. Marco Cesar Ojeda, pagina 4A.

- Transportistas levantan toma de bodegas. Aceptan transportistas tarifa temporal de \$ 95.00 por tonelada. El acuerdo fue por la visita de altos funcionarios de la CONASUPO a la entidad para renovar las pláticas hasta lograr que se pague los \$ 114.00 y de no ser así, se reanuda el bloqueo pero en todo el estado de Sinaloa. *Noroeste*, 19 de julio de 1998. José Alfredo Beltrán, pagina 5A.
- Los dirigentes transportistas demandan aumentos emergentes a todas las modalidades del transporte de entre el 20 y 30%. *Noroeste*, 24 de noviembre de 1998. José Alfredo Beltrán, pagina 4A.
- Buscan nuevos aumentos transportistas de carga. La federación de transportistas de carga solicitó un incremento de un 45%, aunque debería de ser de un 95%. *El Debate*, 25 de abril de 1999. Marco Cesar Ojeda, pagina 16A.
- Amenaza con paro transportistas de construcción, si la comisión de tarifas que preside el delegado de la SECOFI, Benito Flores Díaz, no acepta el incremento del 30% al transporte de materiales para la construcción. *Noroeste*, 25 de abril de 1999. Roció Ibarra, pagina 3B.
- En espera el aumento de tarifas el transporte de carga de materiales para la construcción. *El Debate*, 8 de mayo de 1999. Marco Cesar Ojeda, pagina 3A.
- Piden cesar a los delegados de la D.G.T.y.T de Guasave, Los Mochis, Mazatlán, por permitir el incremento del pirataje en el servicio de carga agrícola y de materiales pétreos. *El Debate*, 6 de junio de 1999. Roció Ibarra, pagina 5A.
- Se agrava transporte “pirata”. Alrededor del 40 % de los camiones que operan en la ciudad de Culiacán son irregulares, denuncian transportistas. *Noroeste*, 6 de junio de 1999. José Valdez Cárdenas, pagina 2A.
- Siguen laborando “piratas” del transporte de carga del D.F. y Durango. Les vamos a decomisar las unidades, amenazan transportistas, debido a la ineficiencia de las autoridades de transportes. *El Debate*, 7 de junio de 1999. Roció Ibarra, Pagina 3A.
- Solapa la DGTYT a los piratas. Amenazan transportistas con aplicar la ley por su mano. *El Debate*, 16 de junio de 1999. Marco Cesar Ojeda, pagina 5A.
- Afecta acerca de 8 mil transportistas el pirataje que solapa tránsito. Exigen acciones drásticas en contra del “pirataje.” *El Sol de Sinaloa*, 16 de junio de 1999. José Angulo, pagina 5A.
- Conflictos en el transporte de carga “bomba de tiempo”. El amenazante “estallido social” en Navolato generaría reacción en cadena. *El Sol de Sinaloa*, 9 de agosto de 2000. José Roy Yasquez, pagina 4A.
- Demandan industriales modificar Ley Estatal del Transporte. *El Debate*, 13 de agosto de 2001. Roció Ibarra, Pagina 5A.
- Acabar con monopolio del transporte, piden industriales. Presentarán iniciativa de reforma ante el Congreso para eliminar discrecionalidad. *Noroeste*, 21 de septiembre de 2001. José Alfredo Beltrán, pagina 4A.
- Demanda Iniciativa Privada liberar el servicio del transporte. Presentarán iniciativa de ley que busca reformar el artículo 224 y derogar el 225. *El debate*, 22 de septiembre de 2001. José Ángel Estrada, pagina 14A.
- Acusan transportistas a Iniciativa Privada. de competir deslealmente. Niegan que bloqueen tránsito de mercancías a empresarios. *Noroeste*, 22 de septiembre de 2001. Carmen Murillo, Pagina 10B.

- Niega vialidad y transportes protegen a camioneros de carga. Acusan 10 organismos empresariales ante el bloqueo que son objeto de parte de los transportistas. *Noroeste*, 25 de septiembre de 2001. *Carmen Murillo/Javier Valdez Cárdenas*, pagina 5A.
- Los transportistas rechazan monopolio. Niegan los concesionarios acusaciones de bloqueo y presentan iniciativa contra competencias desleales. *Noroeste*, 22 de septiembre de 2001. *Carmen Murillo*, pagina 2B.
- Monopolio sobre ruedas. Narra empresario bloqueo e intimidación por parte de transportistas organizados. Deben modernizarse y hacer competitivos a las alianzas, afirma José Luis Sevilla. *Noroeste*, 26 de septiembre de 2001. *Javier Valdez Cárdenas*, pagina 5B.
- Exposición de motivos de la Federación de Autotransportes del Estado de Sinaloa, CNOP, de la realidad que prevalece en el transporte público de carga. A la opinión pública, C. Juan s. Millán Lizárraga, Gobernador del Estado de Sinaloa Y C. Francisco Frías Castro, Presidente de la Gran Comisión Permanente del Congreso del Estado. *El Debate*, 1 de octubre de 2001. *Federación de Autotransportistas*, pagina 2A.
- Insiste IP en liberación de transportes de carga. La Ley de Tránsito y Transportes permite conductas discrecionales y confusas en perjuicio de los sectores productivos. *Noroeste*, 23 de octubre de 2001. *Javier Valdez Cárdenas*, pagina 3B.
- Apoya la IP de Mazatlán, iniciativa para modificar ley de transporte. Martha Robles Montijo, presidenta de la CANACINTRA Culiacán, anuncia que cuatro cámaras empresariales de Mazatlán se sumaron a la iniciativa sobre el transporte, debido a que tienen el mismo problema. *Noroeste*, 23 de octubre de 2001. *Javier Valdez Cárdenas*, pagina 3B
- Solapa transportes “piratería”, acusan. Exigen transportistas de carga destitución del titular de la Dirección de Vialidad, Jorge Abel López Sánchez. “Demandamos un mejor director de vialidad y transportes”, afirma la Federación de Auto-transportistas de Sinaloa. Denuncian prácticas corruptas de inspectores de tránsito. *Noroeste*, 1 de junio de 2002. *Javier Valdez Cárdenas*, pagina 1A.

Anexo 7

Cuestionario aplicado a usuarios comunes

- 1.- ¿Considera que la atención que se le proporciona es buena? ¿Sí o no?
- 2.- ¿Se le proporciona información en el momento que lo solicita? ¿Sí o no?
- 3.- ¿Cree que obtiene respuesta clara rápida en la atención que le proporcionan? ¿Sí o no?
- 4.- ¿Las dependencia a las que acude para que le presten algún servicio son eficientes? ¿Sí o no?
- 5.- ¿Las personas encargadas de la atención al usuario son amables con usted cuando acuden por algún servicio? ¿Sí o no?
- 6.- ¿Considera que al acudir a las dependencias encuentra la información de los pasos que tiene que seguir para realizar algún trámite? ¿Sí o no?
- 7.- ¿Considera que el trato que se les proporciona por parte de los encargados de proporcionar servicios de gestión para algún asunto se le da un trato sin distinciones? ¿Sí o no?

Cuestionario aplicado a usuarios transportistas

- 1.- ¿A cuáles de las dependencias anotadas ha acudido para algún servicio relacionado con su actividad de transporte?
- 2.- ¿De las dependencias mencionadas el trato que le proporcionaron es bueno? ¿Sí o no?
- 3.- ¿Considera que el trato que le dan es igual que a todos los usuarios? ¿Sí o no?
- 4.- ¿Sus dirigentes están prontos a acudir cuando se les presenta algún problema en esas dependencias? ¿Sí o no?
- 5.- ¿Existe información de los pasos que se tienen que seguir para solicitar algún servicio o gestión en esas dependencias? ¿Sí o no?
- 6.- ¿Si necesita la atención de algún funcionario de rango para realizar alguna solicitud de algún servicio le da atención a su solicitud? ¿Sí o no?
- 7.- ¿El trato de los funcionarios de rango es bueno? ¿Si no?

Anexo 8

Cuestionario

Datos de identificación

Nombre-----Edad-----Sexo-----
 Estado Civil-----Último año escolar aprobado-----Cuántos camiones tiene---
 -----Cuántos años tiene en la actividad-----Cuál es su origen de nacimiento-----
 ----- Dónde vive actualmente.

Pregunta N° 1 ¿Cuáles son los problemas internos y externos que se le presentan en los asociados de las organizaciones del transporte público de carga de Culiacán, Relacionados con la política fiscal particularmente en el pago de impuestos?

1. a. El alza constante de los insumos que utiliza el TPC de Culiacán como el diesel, aceite, grasas, gasolina y llantas, es factor que impacta en su desarrollo

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 1.b La falta de información acerca de los procesos que se siguen para realizar algún trámite referente a la actividad del transporte, ¿lo convierte en factor de negativo de desarrollo?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 1.c Otorgar de parte de las autoridades de Transito y Transportes permisos sin sustento legal, ¿ocasiona competencia ilícita en actividad del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 1.d La liberación del transporte ¿Es factor que impacta de forma negativa la actividad del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 1.e Las organizaciones del TPC de Culiacán ¿No conocen los procesos administrativos que les permita planear y elaborar estrategias para desarrollar su actividad?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 1.f La desorganización en el trabajo la competencia interna y externa ¿son factores que impiden el crecimiento del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta N° 2 ¿Cuál es la perspectiva (visión) de los agremiados del TPC de Culiacán, acerca de los factores y situaciones que propician el bajo nivel de crecimiento de esta actividad?

Pregunta 2.a ¿Caminos en mal estado propician deterioro de las unidades del transporte y repercute en el desarrollo del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 2.b La falta de crédito para mejorar el equipo de trabajo ¿Es factor de la falta de competitividad del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 2.c ¿La falta de claridad en las políticas públicas en materia impositiva que implementa el gobierno Impiden el crecimiento del TPC de Culiacán?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 2.d La organización que existe hacia el interior de las organizaciones del TPC de Culiacán ¿Es factor de desarrollo?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 2.e La planeación de las actividades en las organizaciones del TPC de Culiacán, ¿Presentan un orden administrativo?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 2.f ¿La liquidez que tienen los organizados del TPC de Culiacán no permite que aumente su rentabilidad?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo.

Pregunta N° 3 ¿De qué manera a afectado las políticas públicas, los diferentes momentos históricos, el desarrollo de la actividad del TPC de Culiacán?

Pregunta 3.a ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán se crearon en la década de los 60's, por una necesidad social, con el objetivo de controlarlas por el partido en el poder?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 3.b ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán han sido desde su formación bastión político del Partido Revolucionario Institucional?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 3.c ¿Las organizaciones del TPC de Culiacán han atravesado por políticas sexenales de paternalismo desde el expresidente Luis Echeverría hasta Miguel de la Madrid?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 3.d ¿Las constantes transformaciones de endurecimiento de la política pública en materia impositiva a partir de los noventas han afectado en los socios de las organizaciones del TPC de Culiacán sumiéndolos prácticamente en la bancarrota?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 3.e ¿Las políticas públicas aplicadas en materia de transporte no han sido congruentes con su realidad objetiva?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 3.f ¿La incorrecta aplicación de las políticas públicas de paternalismo y endurecimiento después han sido factor clave en su poco desarrollo del TPC de Culiacán?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta N° 4 ¿Cuál es el origen de los principales problemas que propician el bajo nivel de desarrollo en el TPC de Culiacán, relacionados con la política pública en materia fiscal?

Pregunta 4.a ¿Las cargas contributivas del régimen fiscal son inequitativas e injustas en materia de transporte?

(5) Muy de acuerdo

(4) De acuerdo

(3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo

(2) En desacuerdo

(1) Muy en desacuerdo

Pregunta 4.b ¿El alza de los insumos que utiliza esta actividad son causantes del poco desarrollo del TPC de Culiacán?

(5) Muy de acuerdo

- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 4.c ¿La poca cultura de servicio y la inadecuada aplicación de la política pública en el pago de sus impuestos de parte de los encargados de aplicarla son factores que inhiben el crecimiento del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 4.d ¿El TPC de Culiacán es ineficiente e inadecuado por falta de estímulos fiscales?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 4.e ¿Existe desconocimiento de las normas legales y administrativas en materia de transporte público propiciado por ocultamiento de la información de parte de los encargados de administrar la política pública?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 4.f ¿El desempeño de los servidores públicos es ineficiente al proporcionar atención a los usuarios?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta N°5 ¿Cuáles son las repercusiones del fenómeno de la globalización en la política pública que impactan en la actividad del TPC de Culiacán?

Pregunta 5.a ¿El fenómeno de la globalización impacta negativamente a las organizaciones del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 5.b ¿La globalización repercute en las políticas públicas porque impone condiciones de cambio en las estructuras del Estado?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 5.c ¿La liberación del transporte obedece a uno de tantos requisitos impuestos por la globalización?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 5.d ¿La apertura de fronteras para la libre competencia impacta negativamente el desarrollo del transporte?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 5.e ¿La globalización es producto del capital en expansión determinada por los grandes capitales con el fin de apropiarse de las riquezas de los países más pobres?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 5 f ¿La globalización provoca la separación de los principios para los que el estado mexicano fue creado, que es la del bien común para la sociedad?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta N° 6 ¿Cuáles son las alternativas más adecuadas a implementar para lograr que la actividad del TPC de Culiacán sea competitivo?

Pregunta 6.a ¿La capacitación es una necesidad de todas las organizaciones del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo ni en desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 6.b ¿Implementar alternativas de planeación en las actividades del TPC de Culiacán, es una necesidad urgente para que logre equilibrio financiero?

- (5) Muy de acuerdo

- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 6.c ¿El cambio de mentalidad en los asociados del transporte es factor estratégico para el desarrollo del TPC de Culiacán?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 6.d ¿Realizar un estudio exploratorio acerca del TPC de Culiacán en sus distintas etapas históricas, por las que ha incursionado es condición fundamental para implementar las alternativas necesarias de crecimiento?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 6.e ¿Adecuar las estructuras de operación y de organización del TPC, es una necesidad para poder elaborar alternativas que garanticen su competitividad?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo

Pregunta 6.f ¿El TPC de Culiacán no cuenta con identidad propia, por ser conducido por diferentes tipos de líderes, que no permiten la construcción de alternativas acordes con su desarrollo?

- (5) Muy de acuerdo
- (4) De acuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (1) Muy en desacuerdo.