

En la tercera de las empresas en que se entrevistó a trabajadores usuarios del transporte público, los resultados son aun más definitivos, según se puede juzgar al observar los resultados:

RELACION	COEFICIENTE DE PEARSON.	NIVEL DE SIGNIF.	Nº. DE OBSERV.
Tiempo de Transbordos	.4639	.003	34
Tiempo con Nº. de Faltas.	.4834	.003	31
Nº. de Transb. con Nº. de Faltas.	.1684	.183	31

Podemos concluir que existen indicios importantes de que la ineficiencia del transporte urbano incide negativamente sobre la productividad de los trabajadores justificándose así una investigación a mayor profundidad sobre este aspecto.

RELACION	COEFICIENTE DE PEARSON	NIVEL DE SIGNIF.	Nº. DE OBSERV.
Tiempo de Transbordos	.7199	.000	33
Tiempo con Nº. de Faltas.	.1288	.241	32
Nº. de Transb. con Nº. de Faltas.	.2602	.072	32

En este caso los indicios de una correlación positiva son igualmente más altos.

VII ASPECTOS POLITICO-ADMINISTRATIVOS

En este capítulo nos avocamos al estudio de los organismos -- que como formas sociales, jurídico-políticas o político-administrativas regulan o arbitran el sistema de transporte urbano de pasajeros en el Area Metropolitana de Monterrey.

En el estudio de campo se identificaron por lo menos tres formas sociales que funcionan como árbitros o bien con una labor de gestoría entre los prestatarios del servicio público de transporte y los usuarios. Estos organismos son los siguientes: La Comisión Intermunicipal del Transporte Urbano (C.I.T.U.), La Unión del Transporte Urbano de Monterrey y las diferentes Centrales Obreras y Organizaciones Populares. Sobre estas últimas se hizo referencia anteriormente.

A. La C.I.T.U.

La Comisión Intermunicipal del Transporte Urbano nace en el año de 1972 bajo un clima político, tanto a nivel estatal como municipal que tiene como antecedentes las situaciones conflictivas surgidas en 1968 y 1971. De esta manera, la estrategia de gobierno se caracteriza por la búsqueda de la estabilidad social. Estas circunstancias ayudan a explicar el momento de la creación de la C.I.T.U.; sin embargo, es evidente la necesidad de ejecutar acciones encaminadas a la solución del problema del transporte urbano de pasajeros. En ese año, la situación del sector era la siguiente:

"En la ciudad de Monterrey, existen cincuenta y cuatro líneas de transporte urbano, operados por veinticuatro empresas que funcionan con notorias deficiencias, con un faltante de quinientos camiones, los cuales, a la brevedad posible deben de incorporarse al servicio.

"Además de lo anterior, existen gran número de rutas que circulan por la misma arteria, ocasionando competencias ruinosas entre los empresarios y sin beneficios positivos para los usuarios, por lo que se hace necesario una mejor distribución de las líneas".^{1/}

Hasta ese año eran los Municipios los que otorgaban las concesiones o permisos para la operación del servicio de transporte. Este hecho, aunado a la creciente integración económica del Area Metropolitana de Monterrey, en apariencia explicaba el problema que se señala en el párrafo anterior, por lo que el Ejecutivo Estatal proponía la creación de un organismo de coordinación intermunicipal. Así en abril de 1972 se creó la C.I.T.U. (decreto No. 112), con capacidad de acción en los Municipios de Apodaca, Garza García, General Escobedo, Guadalupe, Monterrey, San Nicolás de los Garza, Santa Catarina y Villa de García. Asimismo, las facultades de reglamentos sobre el transporte urbano de pasajeros en estos municipios pasa de las autoridades de los mismos al Estado.

Las facultades que confiere el Decreto No. 112 y que sistematiza el Reglamento correspondiente (expedido el 25 de octubre de 1972) a la C.I.T.U. son las siguientes: Otorgar concesiones, permisos o contratos para la prestación del servicio en el Area Metropolitana de Monterrey; determinar itinerarios; señalar tarifas; suspender y cancelar concesiones, permisos o contratos y realizar estudios técnicos relacionados con el sector.

La C.I.T.U. está integrada por un Presidente, quien representa al Ejecutivo Estatal, un representante de cada uno de los Municipios, así como dos representantes comunes de los transportistas. Por lo que se refiere a organización interna, la C.I.T.U. cuenta con cuatro Departamentos (Técnico, Administrativo, Jurídico y de Inspección) y una Coordinación de la Uni-

^{1/} Gobierno del Estado de Nuevo León: Decreto No. 112 y Reglamento que Legisla sobre Transporte Urbano de Pasajeros para la ciudad de Monterrey y Municipios Circunvecinos.

-dad de Trabajo (Ver Organigrama).

En mayo de 1976 se emitió el Decreto No. 186, adoptando, en los Municipios en los que opera la C.I.T.U., la sectorización del servicio de transporte, es decir, "...la división del área a cubrir en el número de subáreas o sectores que deben funcionar con líneas o rutas dentro del propio sector, generalmente sin rebasarlo y el establecimiento de un sector en general - que será alimentado por los sectores periféricos".^{2/}

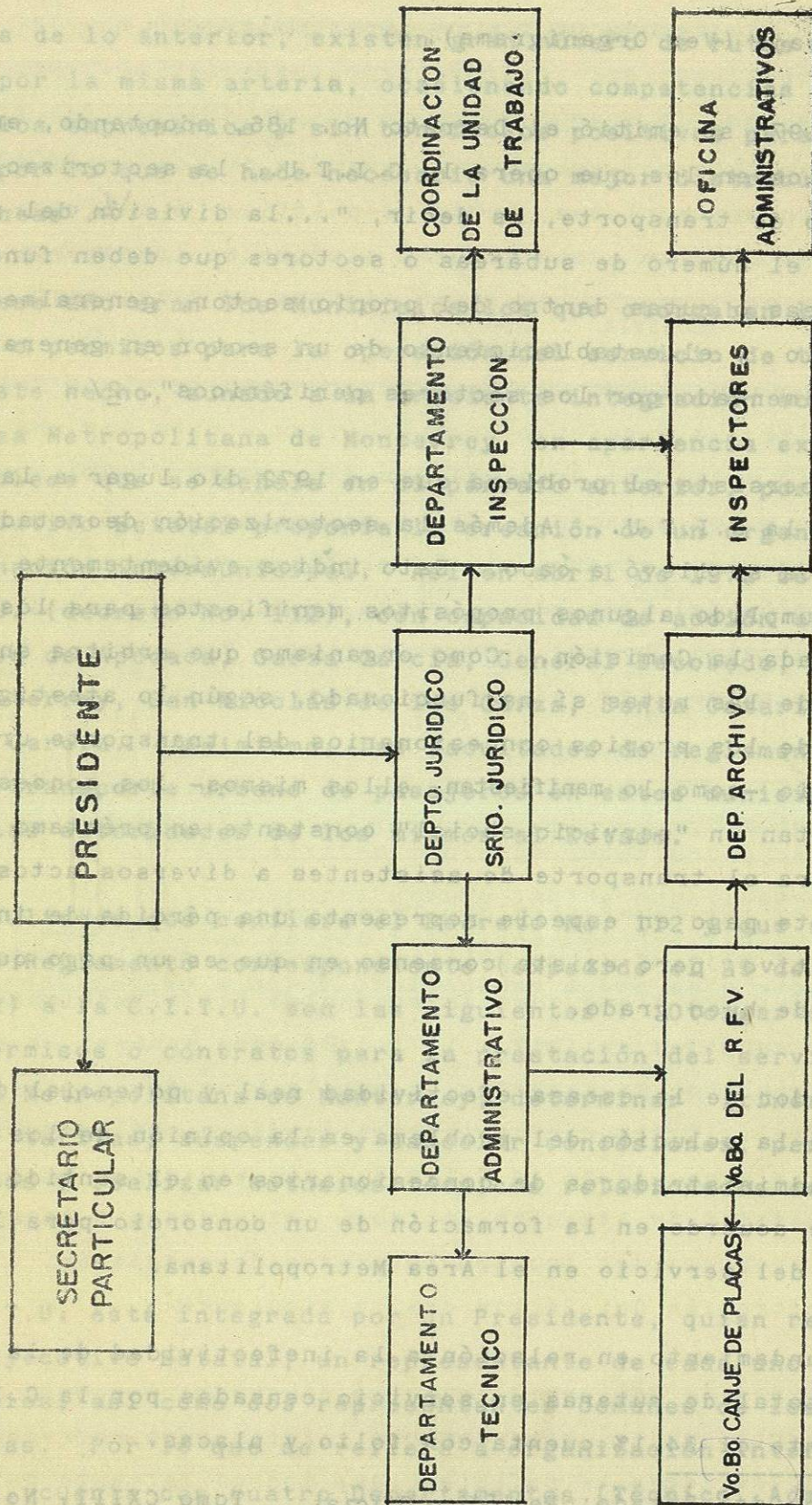
A la fecha persiste el problema que en 1972 dio lugar a la creación de la C.I.T.U.. Además la sectorización decretada en 1976 nunca se llevó a cabo. Esto indica evidentemente que no se han cumplido algunos propósitos manifiestos para los que fué creada la Comisión. Como organismo que arbitra en la asignación de las rutas sí ha funcionado, según lo atestigua la opinión de los propios concesionarios del transporte urbano. A cambio -como lo manifiestan ellos mismos- los concesionarios prestan un "servicio social" constante en préstamo de unidades para el transporte de asistentes a diversos actos políticos; este pago en especie representa una pérdida de ingresos en efectivo, pero existe consenso en que es un pago que se efectúa de buen grado.

Otro indicador de la escasa efectividad real y potencial de C.I.T.U. en la solución del problema es la opinión de los empresarios administradores de concesionarios en el sentido de no estar de acuerdo en la formación de un consorcio para la prestación del servicio en el Area Metropolitana.

A mayor abundamiento en relación a la ineffectividad de la C.I.T.U., del total de ruterías en servicio censadas por la C.I.T.U., solamente el 34.1% cuenta con folio y placas.

^{2/} Gobierno del Estado: Periódico Oficial. Tomo CXIII, No. 40 (19 de mayo de 1976). Decreto No. 186, Pag. 1

ORGANIGRAMA CITU.



B. La Unión del Transporte Urbano de Monterrey, S.C.

Este organismo se constituye el 21 de marzo de 1961. Se crea con un conjunto de propósitos análogos a los de otras uniones de empresarios. Está formado por tres grupos de concesionarios, según el número de unidades que administran: Grandes -- (con mas de 100 unidades), medianos (de 30 a 100 unidades) y pequeños (menos de 30 unidades). La cuota de sostenimiento de la Unión es de cien pesos por unidad (camión).

La U.T.U.M. ejerce funciones de gestoría en la defensa de los intereses de los transportistas (concesionarios) ante otros organismos, tales como los Departamentos de Tránsito (se unen para la tramitación de placas y documentos, tratando así de abatir costos) y la Junta de Conciliación y Arbitraje. En su ma, funciona como la representación oficial de los concesionarios.

En las reuniones que celebra este organismo, es notorio el -- predominio de los intereses de los grupos de empresarios grandes; los grupos medianos realizan una labor para la conciliación de intereses entre los grupos de empresarios grandes y los pequeños concesionarios. Estos últimos son los que presentan un menor grado de integración a la Unión.

Hasta el presente, han existido ocho presidentes ^{3/} (tres de ellos ejerciendo presidencia durante dos años). Hacia mediados de 1982 la Unión corrió el peligro de desintegrarse debido a la apatía mostrada por la mayoría de sus miembros. Sin embargo, resurge en 1983 debido a la problemática actual.

Al parecer la U.T.U.M., en cuanto organismo, carece de una -- participación efectiva por lo que respecta a la toma de decisiones relacionadas con políticas para la solución de proble-

^{3/} Sres. Rubén Nerio, Ricardo Fernández, José R. Dávila Montemayor, Félix C. Lazcano Elizondo, Generoso Cantú, César Caballero Hernández, Jesús Cantú y Santos T. Garza Lazcano