



**BENEMÉRITA UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE PUEBLA**
FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA
SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS DE
POSGRADO

“RETOS FISCALES DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS,
PERSONAS FÍSICAS DE LA CIUDAD DE PUEBLA”

DIRECTOR:
M. C. José de Jesús Medina Corona

TESIS
Para Obtener el Grado de
Maestra en Contribuciones.

PRESENTA:
María Martha del Socorro Velasco Huerta

Puebla, Pue. Julio 2016.

Dr. Jacinto García Flores

Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado

Facultad de Contaduría Pública

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Presente

Por este conducto el que suscribe en mi calidad de **Director de la Tesis** denominada: **"Retos Fiscales del Transporte Urbano de Pasajeros, Personas Físicas de la ciudad de Puebla"**, elaborada por la alumna de la **MAESTRÍA EN CONTRIBUCIONES** de nombre:

MARÍA MARTHA DEL SOCORRO VELASCO HUERTA.

Informo a Usted que a mi juicio el citado trabajo cumple con los requisitos técnicos y metodológicos necesarios, por lo que no tengo inconveniente en liberarlo para que se continúe con los trámites de titulación que procedan.

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente.

Sin otro particular, quedo de Usted.

H. Puebla de Z., a 28 de junio de 2016.

Atentamente

M.C. José de Jesús Medina Corona.



Dr. Jacinto García Flores

Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado

Facultad de Contaduría Pública

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Presente

Por este conducto el que suscribe en mi calidad de **Asesor de Contenido de la Tesis** denominada: **"RETOS FISCALES DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS, PERSONAS FÍSICAS DE LA CIUDAD DE PUEBLA"**, elaborada por la alumna de la **MAESTRÍA EN CONTRIBUCIONES** de nombre:

MARÍA MARTHA DEL SOCORRO VELASCO HUERTA.

Informo a Usted que a mi juicio el citado trabajo cumple con los requisitos técnicos y metodológicos necesarios, por lo que no tengo inconveniente en liberarlo para que se continúe con los trámites de titulación que procedan.

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente.

Sin otro particular, quedo de Usted.

H. Puebla de Z., a 28 de junio de 2016.

Atentamente



M.C. Eduardo Aguilar Cueto



Dr. Jacinto García Flores

Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado

Facultad de Contaduría Pública

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Presente

Por este conducto el que suscribe en mi calidad de **Asesor Temático de la Tesis** denominada: **"RETOS FISCALES DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS, PERSONAS FÍSICAS DE LA CIUDAD DE PUEBLA"**, elaborada por la alumna de la **MAESTRÍA EN CONTRIBUCIONES** de nombre:

MARÍA MARTHA DEL SOCORRO VELASCO HUERTA.

Informo a Usted que a mi juicio el citado trabajo cumple con los requisitos técnicos y metodológicos necesarios, por lo que no tengo inconveniente en liberarlo para que se continúe con los trámites de titulación que procedan.

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente.

Sin otro particular, quedo de Usted.

H. Puebla de Z., a 29 de junio de 2016

Atentamente



M.D.F. Juan Antonio Molina Cabrera



Dr. Jacinto García Flores

Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado

Facultad de Contaduría Pública

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Presente

Por este conducto el que suscribe en mi calidad de **Asesor Metodológico de la Tesis** denominada: "**RETOS FISCALES DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS, PERSONAS FÍSICAS DE LA CIUDAD DE PUEBLA**", elaborada por la alumna de la **MAESTRÍA EN CONTRIBUCIONES** de nombre:

MARÍA MARTHA DEL SOCORRO VELASCO HUERTA.

Informo a Usted que a mi juicio el citado trabajo cumple con los requisitos técnicos y metodológicos necesarios, por lo que no tengo inconveniente en liberarlo para que se continúe con los trámites de titulación que procedan.

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente.

Sin otro particular, quedo de Usted.

H. Puebla de Z., a 28 de junio de 2016.

Atentamente


M.D.F. Edmundo Mejía Sánchez





BUAP

Oficio No. FCP-SIEP/087/16
Asunto: Digitalización de Tesis

C. MARÍA MARTHA DEL SOCORRO VELASCO HUERTA

PRESENTE

Por medio del presente tengo a bien comunicarle que se autoriza la digitalización en formato PDF, de la tesis denominada **“RETOS FISCALES DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS, PERSONAS FÍSICAS DE LA CIUDAD DE PUEBLA”**, a fin de sustentar el examen profesional para obtener el grado de **MAESTRA EN CONTRIBUCIONES**.

Sin más por el momento, quedo de ustedes.

ATENTAMENTE

“Pensar Bien, Para Vivir Mejor”

H. Puebla de Z., 28 de junio de 2016

DR. JACINTO GARCÍA FLORES

Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado.



60
AÑOS DE
AUTONOMÍA
UNIVERSITARIA

c.c.p. SIEP
JGF*/ECA

Facultad
de Contaduría
Pública

Bldv. Valsequillo 70,
Col. Universidades,
Ciudad Universitaria,
Puebla, Pue. C.P. 72570
01 (222) 229 55 00 Ext. 5552

Índice

I. RESUMEN.....	i
II. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.	iii
III.JUSTIFICACIÓN.....	vii
IV. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.	x
1. OBJETIVO GENERAL.....	x
2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	x
V. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.	xi
VI. HIPÓTESIS.	xii
VII. VARIABLES.....	xii
1.Variable Independiente.	xii
2.Variables Dependientes.	xii
VIII. DISEÑO METODOLÓGICO.....	xii
IX.ALCANCES Y LIMITACIONES.....	xiii
CAPÍTULO I. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MÉXICO, AMÉRICA LÁTINA Y LA EVOLUCIÓN DE LOS REGÍMENES FÍSCALES.....	1
1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS...	1
1.2. EL TRANSPORTE PÚBLICO EN AMÉRICA LATINA.	3
1.3 EL TRANSPORTE PÚBLICO EN PUEBLA Y SUS INICIOS.	4
1.4 ANTECEDENTES Y LA EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS.	6
1.5 ANTECEDENTES DE TRIBUTACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO.....	16
1.6 CONTRIBUYENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO.	22

CAPÍTULO II. PRINCIPALES RETOS DEL RÉGIMEN FISCAL DE LOS CONTRIBUYENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	25
2.1 DEFINICIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE.....	25
2.2 CONCESIÓN DEL TUP.....	29
2.4 NORMATIVIDAD DEL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO.....	33
2.5 REGÍMENES DE CONTRIBUYENTES DEL AUTOTRANSPORTE.	36
CAPÍTULO III.INVESTIGACIÓN DE CAMPO PARA LAS PERSONAS FÍSICAS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE PUEBLA.	45
3.1 DISEÑO DE LA METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN DE CAMPO.....	45
3.2 HIPÓTESIS Y LA OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	46
3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	50
3.4 PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	56
3.5 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	57
3.6 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN.....	59
CAPÍTULO IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS OBTENIDOS EN LA INVESTIGACION DE CAMPO.....	68
4.1 RECOLECCIÓN DE LOS DATOS.	68
4.2 PROCESAMIENTO DE DATOS.....	69
4.3 MATRIZ DE CODIFICACIÓN DE DATOS.....	69
4.4 SISTEMATIZACIÓN DE VARIABLES.....	69
4.5 PROCESAMIENTO DE DATOS.....	75
4.6 INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.	75

CAPITULO V. PROPUESTA.	87
5.1 PROPUESTA DE ACUERDO AL ESTUDIO REALIZADO.	89
5.2 FORTALECIMIENTO DEL TUP EN PUEBLA.	90
5.2 ANÁLISIS DE GASTOS DEL TUP.	92
5.3 PROPÓSITO DEL ESTUDIO DE ESTE ESQUEMA DE CONTRIBUYENTES.	97
5.4 FINALIDAD PARA LOS CONTRIBUYENTES DEL TUP.	99
BIBLIOGRAFÍA.	106
GLOSARIO DE TÉRMINOS.	109

AGRADECIMIENTOS.

Al término del plan de estudios del ciclo escolar: primavera 2013 - otoño 2015, Posgrado en Contribuciones en la Facultad de Contaduría Pública de esta Máxima Casa de Estudios, he concluido este programa académico y de investigación, contando con el apoyo de profesionistas relevantes; iniciando por la Maestra Martha Elva Reséndiz Ortega, Directora de esta Facultad, agradezco su profesionalismo y apoyo, al Doctor Jacinto García Flores, Secretario de Investigación y Estudios de Posgrado, a quien he requerido todo este apoyo en el proceso de cierre de mi Posgrado, al Director de mi tesis, Maestro José de Jesús Medina Corona, sus observaciones y temas concretos para definir el perfil del contexto de Tesis, a mi Asesor de Contenido, Maestro Eduardo Aguilar Cueto especialista fiscal que matizó los temas contenidos en el estudio que abordo, así mismo, agradezco todo el profesionalismo, apoyo y orientación al Maestro en Derecho Fiscal Juan Antonio Molina Cabrera, Asesor Temático y al Maestro en Derecho Fiscal Edmundo Mejía Sánchez, Asesor Metodológico, por toda su asesoría, observaciones e hincapié para poder concretar mi tesis.

Agradezco a todos ustedes haber guiado mi camino satisfactoriamente por medio de mi Tesis de Posgrado, además, agradezco a toda la comunidad Universitaria de esta Facultad, a todos mis Maestras y Maestros de las diferentes asignaturas del ciclo escolar.

Agradezco todo el profesionalismo y entusiasmo de la Maestra Elisa Guillermina del Perpetuo Socorro Ruíz Rendón, quien estuvo al frente de Posgrado cuando inicié este proyecto de estudio, gracias por sus enseñanzas y fortaleza.

Al Maestro José Fausto Alfonso Vargas Elias, quien tuvo la prestancia de apoyar aspectos sólidos en el ámbito de Economía y regulación poblacional y de Transporte Público Urbano, gracias por todo su tiempo.

A todos los concesionarios del Transporte Público Urbano de Pasajeros que colaboraron para poder consensuar mi tema de Tesis a todos ellos mil gracias por su colaboración y apoyo.

Es grato llegar al término de este periodo de investigación y estudio de tópicos que comúnmente acontecen en nuestro entorno social, sin embargo, al no tener presente las necesidades y obligaciones bajo las cuales se emprende o se realiza el acto o actividad para procurar ingresos que fortalezcan necesidades económicas familiares y grupos de personas con características afines, se transgreden disposiciones de regulación fiscal.

En mi entorno familiar agradezco infinitamente a mi madre, Juanita, por su comprensión, te amo y respeto, a mis hermanas Josefina y Laura, por saber que cuento con su atención cuando mi salud decae, gracias hermanas.

A mi padre, Juan, te extraño, que Dios tenga en su gloria. Padre te llevo en mi corazón todos los días de mi vida, gracias padre te amo y respeto, hoy y siempre. Siempre estás a mi lado.

I. RESUMEN.

La economía del país comprende de todos los sectores, financieros, industriales, comerciales, agrícolas y ganaderos, etc., para entrelazar todas las actividades de todos los sectores es necesario contar con movilidad de materias primas, bienes, servicios, factor humano.

El crecimiento poblacional en México en los últimos 30 años se ha incrementado sustancialmente, el traslado de personas de las zonas urbanas hacia los centros de trabajo, educativos, comerciales, etc., llega a ser insuficiente, para prestar este servicio público el gobierno ha otorgado a particulares concesiones para el traslado de personas y por la contraprestación de ese servicio se autoriza el pago de una cuota que se denomina “pasaje”.

El presente estudio tiene por objeto analizar si los concesionarios del transporte urbano de pasajeros, en particular el caso de las personas físicas de la ciudad de Puebla, conocen sus obligaciones fiscales y un análisis de casos para ver si estos cumplen con las mismas, pues existe la sospecha de que estos contribuyentes desconocen sus obligaciones fiscales, lo que supone un desconocimiento además de los otros aspectos financieros, además de los aspectos financieros, administrativos, así como estímulos fiscales y apoyos gubernamentales, pero eso ya sería un tema que se tendría que abordar en otro estudio, por el momento y lo que nos interesa es conocer el perjuicio al erario público que el Estado sufre por este tipo de desconocimiento fiscal.

ABSTRACT

The country's economy comprises all financial, industrial, commercial, agricultural and livestock, etc., sectors to weave all the activities of all sectors is needed mobility of raw materials, goods, services, human factor.

The population growth in Mexico in the last 30 years has increased substantially, moving people from urban areas to the workplace, educational, commercial, etc., becomes insufficient, to provide this public service the government has granted individuals concessions to the movement of people and the consideration of the payment of a service fee called "passage" is authorized.

The present study aims to examine if dealers of urban passenger transport, in particular the case of individuals of the city of Puebla, meet their tax obligations and a case analysis to see if they comply with them, as there the suspicion that these taxpayers have very little awareness of their tax obligations, which is also a lack of other financial, administrative aspects, but that would be an issue that would be addressed in another study, for the time and what we are interested to know the damage that the State suffers this type of tax ignorance.

II. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

El Gobierno de la República Mexicana con la finalidad de dar mayor dinamismo a la economía mexicana instrumentó el Paquete Económico para 2015 (Congreso de la Unión, 2013e), entre las que se encuentra la Reforma Social y Hacendaria, en la que se contemplaron las siguientes propuestas:

De acuerdo a las modificaciones a la Ley del Impuesto Sobre la Renta (LISR) (Congreso de la Unión, 2003a), vigente a partir del 1 de enero de 2014, se eliminó el Régimen Simplificado donde tributaba el sector del Autotransporte, creándose el Régimen de los Coordinados, en este régimen se encuentran las personas físicas y morales con actividad del autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, cuyos integrantes realicen únicamente actividades de autotransporte terrestre de carga, pasajeros o complementarias, se consideran también dentro de este régimen, el transporte urbano de pasajeros y suburbano.

Los concesionarios del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) personas físicas pueden optar por cumplir sus obligaciones fiscales en forma individual, por medio de la persona moral o cuando se integre cualquiera de estas dos figuras al esquema del Régimen de los Coordinados, estas opciones tienen peculiaridades para la correcta aplicación de las deducciones fiscales, así como para los beneficios fiscales establecidos para este régimen.

Por otra parte, el concesionario persona física puede ser independiente, por lo cual, se colocaría en el Régimen de Incorporación Fiscal (RIF), observando el límite de ingresos anuales por la actividad de transporte público de pasajeros, para poder pertenecer al citado régimen, considerando que el RIF tiene un periodo de

transición de 10 años para llegar al régimen de actividad empresarial y profesional (Artículo 111 último párrafo LISR).

Las autoridades fiscales consideraron que capacitando a las personas físicas de este régimen para cumplir sus obligaciones fiscales por medio de la herramienta electrónica del portal del Servicio de Administración Tributaria (SAT), además de otorgar estímulos y beneficios fiscales para que el contribuyente se mantenga en este régimen.

Observando que las principales ciudades de la República Mexicana que accedieron al Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), los recursos se destinan para desarrollar sistemas de Buses Rápidos Troncales (BRT) (Arredondo, 2013), Puebla entre estas ciudades inició en 2012 con la implementación de este sistema de transporte concesionado a personas morales.

La modernización del TUP en la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla prevista por el Gobierno del Estado de Puebla de acuerdo al Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2011-2017 bajo la premisa contemplada en el eje 1: “1.4 Innovación para Movilizar a Puebla” (Congreso del Estado de Puebla, 2011a), el Ejecutivo Estatal observó que el 90% de las rutas de transportes públicos circulan por el centro urbano de la ciudad, las cuales son reguladas por jurisdicciones del estado de Puebla, Tlaxcala, así como permisos otorgados por las Delegaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de cada uno de estos estados; además, en este planteamiento el Gobierno del Estado de Puebla consideró el cumplimiento de los lineamientos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

Mediante el “Estudio de factibilidad técnica, económica y financiera del Primer Corredor de Transporte Público de la Zona Metropolitana de Puebla” publicado en 2011 por Logística Informática y Transporte, S. A. DE C.V. (LOGIT), se consideraron entre otros factores:

1. Crear un organismo, que opere, gestione, supervise para corregir, ordenar, coordinar, un nuevo sistema de transporte integrado.
2. El impulso a la organización de los concesionarios, pasando de la modalidad hombre-camión a unidades empresariales.
3. Promover la participación privada, inversión de infraestructura y equipamiento para el transporte.

En marzo de 2012 se puso en marcha el trabajo de construcción de la línea uno de la nueva modalidad vehicular denominada: Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA), el 15 de enero de 2013 se puso en marcha la línea 1 de RUTA, lo cual trajo como resultado, la desaparición de 31 rutas urbanas las cuales agrupaban 945 concesiones, unidades a las que ya no se les permitió circular por las vialidades del troncal, se crearon al mismo tiempo alimentadoras y transversales, a raíz de este escenario, no solo transportistas perdieron su fuente de trabajo, al retirar dichas concesiones, las terminales de los derroteros, negocios colaterales talleres de servicio tiendas, talacherías, micro negocios familiares, etc., han tenido pérdidas cuantiosas, elevando en su conjunto los índices de desempleo en la entidad.

Con demora de casi cuatro meses de poner en funcionamiento la siguiente proyecto de RUTA, el 10 de abril de 2015 inició operaciones la línea 2, ubicando el

inicio de trayecto de norte a sur, en la Central de Abastos-Mercado Hidalgo a colonia Luis Donald Colosio y viceversa, la puesta en marcha de esta segunda línea de RUTA, alimentadoras y transversales trajo problemas mayores para habitantes que esperaba el apropiado funcionamiento después de la primera experiencia en enero de 2013. Se han planeado los trabajos de línea 3 de RUTA inicien en diciembre de 2015, para procurar implantación de este tercer proyecto y puesta en marcha antes de que concluya el sexenio del actual gobernador de Puebla.

Los concesionarios personas físicas de diversas rutas en la ciudad de Puebla, por mandato expreso de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla, han tenido que constituirse en sociedades mercantiles para continuar prestando el servicio, sin conocer de fondo las obligaciones jurídicas y fiscales que deben cumplir, así como las sanciones que se generan por el desconocimiento de la situación irregular al no tener el debido asesoramiento.

Por si eso no fuese suficiente, y con los continuos cambios de precios en combustible, refacciones, otros gastos y una tarifa de pasaje que ha sido congelada virtualmente, se presenta un panorama difícil para el contribuyente considerando que el concesionario no empresario carece de una cultura fiscal para interactuar con la tecnología electrónica que la autoridad hacendaria establece como obligación fiscal.

Por esta razón, el contribuyente tendrá la necesidad de contratar los servicios de un contador, los tecnicismos y sistemas informáticos de la plataforma del SAT son instrumentos que requieren de estudios y habilidades para operarlos correctamente, de lo contrario puede resultar contraproducente aplicar conceptos que afectarán sustancialmente el expediente integral del contribuyente, lo que se

traduce en otra nueva erogación, el pago de honorarios del contador. Lo que nos lleva a plantear el siguiente problema de investigación:

¿Cuáles son las principales características fiscales de las personas físicas del Transporte Público Urbano en la ciudad de Puebla que impactan en la formalidad tributaria?

III. JUSTIFICACIÓN.

Un factor clave para el desarrollo de la economía de un país reside en la movilidad de la fuerza laboral hacia los centros de trabajo, este estudio pretende dar a conocer cómo afectarán las disposiciones fiscales en el sector del transporte urbano de pasajeros, personas físicas de la ciudad de Puebla.

Resulta de trascendencia este tema considerando que la Reforma Hacendaria a partir de 2014 trajo consigo la modificación de la LISR (Congreso de la Unión, 2010b), además, en el eje 1 del Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Puebla 2011-2017 (Congreso del Estado de Puebla, 2011a), el Ejecutivo del Estado de Puebla señala:

“Impulsar la creación de sociedades mercantiles para fomentar la operación profesional, incentivando a los concesionarios a integrarse en nuevos modelos empresariales.”

Estas dos disposiciones gubernamentales son importantes para el contribuyente persona física debido a que en la primera de origen federal, la abrogación de la sección III del capítulo II del título IV (Régimen de Pequeños

Contribuyentes), la segunda de origen estatal, donde propone el Ejecutivo Estatal migrar de la modalidad hombre-camión a **unidades empresariales**.

La mayoría de los concesionarios administran sus recursos de forma empírica, en ocasiones, no tienen determinado si obtienen o no utilidad en el periodo, para la organización y administración de una entidad económica cualquiera que sea la modalidad jurídica, representa para los concesionarios algo completamente desconocido, por los diversos trámites, términos legales, fiscales, tecnicismos, situaciones en las cuales tendrán la necesidad de asesoramiento profesional.

Considerando que el artículo 31 Fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) (Congreso de la Unión, 2014j), establece:

“Son obligaciones de los mexicanos:

...VI. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”

Los concesionarios del transporte urbano en Puebla, personas físicas y morales deben contribuir al gasto público, cumplir con sus obligaciones fiscales por ellos mismos o por medio de un tercero, lo anterior resulta comprensible para los contribuyentes que tienen la cultura de cumplir, mientras que los concesionarios del transporte público que hasta el 2013 permanecían en la informalidad o cumplían con sus obligaciones fiscales de forma sencilla en el Régimen Simplificado o en el Régimen de Pequeños Contribuyentes de acuerdo a la LISR, se están enfrentando a este reto: de conocer cuáles son sus obligaciones fiscales, los alcances de estas

disposiciones, en qué forma debe cumplir, cuáles son los medios para realizar los pagos, cuáles son los requisitos de las deducciones, si existen beneficios o estímulos fiscales de los cuales pueda beneficiarse, cuáles pueden ser las repercusiones del incumplimiento de las obligaciones fiscales.

Las autoridades fiscales han implementado en toda la República ruedas de conferencias, pláticas fiscales, talleres para el uso de la plataforma del SAT, han realizado convenios con diversas instituciones, cámaras de comercio, cámara de autotransporte y empresariales como: Consejo Coordinador Empresarial, Instituciones de Educación Superior, Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), Nacional Financiera (Institución de Banca de Desarrollo) (NAFIN), Secretaría de Economía (SE), Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), entre otros, para promover la cultura de contribuir al gasto público incorporando al padrón del Registro Federal de Contribuyentes a comerciantes y prestadores de servicios que se encuentran en la informalidad, otorgando facilidades, beneficios, estímulos fiscales, apoyos tecnológicos, de capacitación para operar equipos de cómputo y software, otorgamiento de paquetes de Comprobantes Fiscales Digitales por Internet (CFDI), etc.

Sin embargo, la población que está asistiendo a estos talleres y pláticas terminan con más dudas, debido a su nivel de estudio, variedad de criterios, etc., la alternativa en estos casos es acudir personalmente con cita previamente agendada en el SAT para tratar en particular las dudas o situaciones concretas del contribuyente, a pesar de ello, en el momento de la entrevista no se presentan situaciones espontáneas.

A partir de 2014 que los contribuyentes del TUP se apegaron al RIF tuvieron la misión de que sería un buen programa de tributación, fueron seis meses de enero a junio de ese mismo año que el SAT mantuvo a los contribuyentes de este régimen

esperando a que la plataforma quedara lista para operar, Ley bajo la cual aplicarían tres artículos federales para contribuyentes de este sector, además, artículos adicionales de Resolución Miscelánea Fiscal a partir de enero del mismo año. Después de más de medio año de 2014, la incertidumbre y malas aplicaciones en el portal del SAT acrecentaron dudas e incertidumbre para varios sectores del RIF.

IV. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

1. OBJETIVO GENERAL.

Detectar los principales retos fiscales que actualmente enfrentan los concesionarios del Transporte Público Urbano, en específico las personas físicas de la ciudad de Puebla, para analizar y proponer alternativas fiscales para que el contribuyente tribute en la formalidad con los beneficios y estímulos fiscales del régimen de incorporación fiscal.

2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

1. Explorar los principales antecedentes que enmarcan al actual Transporte Urbano de Pasajeros de México y de América Latina.
2. Analizar los regímenes fiscales bajo los cuales tributan contribuyentes personas físicas y morales del Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Puebla.
3. Realizar la investigación de campo para determinar la situación del Transporte Urbano de Pasajeros en la ciudad de Puebla en función a las variables.

4. Interpretar los resultados de la investigación de campo con los datos obtenidos del diagnóstico obtenido del Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Puebla.
5. Proponer escenarios alternativos de control para la integración de deducciones fiscales para la presentación de declaraciones de concesionarios del Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Puebla, así como buscar métodos que condicionen los beneficios y estímulos fiscales para prevenir la incorrecta aplicación de los mismos.

V. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.

1. ¿Cuáles han sido los principales antecedentes entorno del Transporte Urbano de Pasajeros en México y América Latina?
2. ¿Cuáles son los regímenes fiscales en los cuales pueden tributar los contribuyentes del Transporte Urbano de Pasajeros?
3. ¿Cuál es la situación fiscal actual del Transporte Urbano de Pasajeros?
4. ¿Cuáles son los resultados de la investigación de campo del diagnóstico aplicado a los concesionarios?
5. ¿Qué posibles medidas de regulación serían trascendentales para permitir el otorgamiento de las facilidades administrativas y beneficios fiscales a las personas físicas concesionarios del Transporte Urbano de Pasajeros?

VI. HIPÓTESIS.

El adecuado asesoramiento a los contribuyentes, personas físicas, del Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Puebla permitirá un acercamiento a la formalidad tributaria para que puedan acceder a los beneficios y estímulos fiscales y la correcta determinación de la base gravable.

VII. VARIABLES.

1. Variable Independiente.

Retos fiscales; Régimen de incorporación fiscal de las personas físicas del Transporte Público Urbano de la ciudad de Puebla.

2. Variables Dependientes.

Analizar las obligaciones fiscales, determinación de la base gravable, beneficios fiscales y estímulos fiscales, aplicables a los contribuyentes del Régimen de Incorporación fiscal del Transporte Público Urbano de la ciudad de Puebla.

VIII. DISEÑO METODOLÓGICO.

Para realizar la investigación será exploratoria porque es necesario observar las teorías que anteceden al estudio. Se utilizará la metodología analítica (Sampieri, 2010), que permitirá observar los elementos que intervienen en la actividad del transporte público de pasajeros, también se analizarán costos y gastos que los

concesionarios realizan para poder operar la unidad de transporte además de otros gastos inherentes que se realizan debido a la naturaleza del servicio o de acuerdo a la normatividad municipal, estatal o federal.

Investigación de campo (Sampieri, 2010): Realizar encuestas a los concesionarios para identificar el alcance de sus conocimientos con relación a su propia actividad, esta información se utilizará para realizar el análisis de datos para que por medio de gráficas sea posibles observar los posibles escenarios que afecta el correcto cumplimiento de las contribuciones.

Por medio de las encuestas que se realizarán con los concesionarios personas físicas de rutas urbanas se podrán medir los conceptos relevantes que nos darán un panorama de las repercusiones de las disposiciones fiscales a partir del ejercicio fiscal de 2014 y la modernización del transporte público urbano en la ciudad de Puebla que está en marcha a partir de 2013.

IX. ALCANCES Y LIMITACIONES.

El objeto de estudio serán las personas físicas del transporte urbano de pasajeros que a partir del ejercicio fiscal de 2014 de acuerdo a la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente a partir del 1 de enero de 2014, tributen en el Régimen de Incorporación Fiscal.

Las limitaciones que se pueden percibir en el presente estudio es que las bases de datos de concesionarios de la Secretaría de Infraestructura y Transportes del Estado de Puebla no estén actualizadas, así como la variación de datos

estadísticos de fuentes como el Instituto Nacional de Estadísticas, Geografía e Informática por el paso del tiempo, etc., que mostrarán la tendencia y siempre habrá un margen de diferencia en la realidad.

Otra posible limitación encontrada, la resistencia a los cambios que los concesionarios tienen para proporcionar datos confiables sobre sus operaciones, debido entre otras cosas al propio desconocimiento de los beneficiarios a que pueden acceder y si se nos permite afirmar con todo respeto, este sector agrupa a una población muy alta con bajo nivel escolar, desde luego habrá importantes acepciones.

CAPÍTULO I. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN MÉXICO, AMÉRICA LÁTINA Y LA EVOLUCIÓN DE LOS REGÍMENES FÍSCALES

El presente capítulo tiene como objetivo explorar los principales antecedentes que enmarcan al actual Transporte Urbano de Pasajeros (TPU) de México y de América Latina (AL). La evolución del TUP en los últimos años ha tenido grandes cambios, el fortalecimiento de la modalidad de unidades empresariales está terminando con la figura de hombre-camión, por otra parte las diversas modificaciones de las políticas públicas, que en lo particular, en la ciudad de Puebla se han presentado en forma específica a los ccesionarios del transporte urbano de pasajeros en el área metropolitana.

1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.

A lo largo de la historia el hombre ha teniendo diversas necesidades dependiendo de la situación geográfica y meteorológica en la que se encuentre, grupo étnico, forma de agruparse, corrientes ideológicas y sociales han marcado etapas que han ido trascendiendo generación tras generación, traspasando fronteras de países y continentes.

Con el descubrimiento de la rueda 3500 años antes de Cristo, posiblemente en Mesopotamia, se fue adaptando a distintas actividades como la alfarería, movilidad de personas y rudimentariamente con tablas se fueron utilizando para formar pesadas carretas para movilizar mercancías de granjas a mercados, funcionarios que asistían a procesiones religiosas, los habitantes de las ciudades

de Sumeria comercializaban ganado, productos agrícolas, piedras preciosas, llegaron a formar un importante comercio de importación y exportación de productos en Egipto, Arabia, Afganistán, experimentando con diferentes materiales para hacer más ligero el transporte y resistente para soportar la carga de mercancías.

La evolución de la rueda como su composición y dimensiones trajo como consecuencia el surgimiento de un carro que aproximadamente en el año 1000 a.c. ya existía en todo el Valle del Indo y Egipto; ya domesticado el caballo que era utilizado para arrastrar trineos, con la adaptación primero de un yugo y después con un pectoral asido a las ruedas por medio de correas, se volvió un medio de transporte más ligero aunque tenía sus deficiencias que con el paso del tiempo fueron perfeccionando la implementación y técnica de conducción y adaptación.

Conforme trascendió este medio de transporte, emerge la necesidad de ir abriendo carreteras, este avance de tracción fue utilizado como una arma de guerra hacia el año 1500 a. c., el guerrero combatía en precarias condiciones de estabilidad, a pesar de ello, representaba acortar distancias y movilidad para ganar terreno. (Asimon, s.f.)

La estabilidad política y social del País bajo el gobierno de Porfirio Díaz al inicio de 1880, empresarios vieron propicio invertir en la ciudad de Puebla, las obras públicas que el Ayuntamiento realizó para propiciar un ambiente agradable para las clases sociales dominantes y extranjeros que poco a poco fueron estableciendo su residencia en el País, así, poco a poco la modernidad fue incorporándose a las zonas concurridas de las ciudades más importantes, entre ellas Puebla.

1.2 EL TRANSPORTE PÚBLICO EN AMÉRICA LATINA.

En el marco del II Congreso de los Sistemas Integrados y Bus Rapid Transit (SIBRT), que tuvo lugar en la ciudad de León en abril de 2012, al cual asistieron 350 expertos y operadores de transporte público urbano de 15 países de AL, Luis Ricardo Gutiérrez señaló (Gutiérrez, 2012):

“La falta de políticas claras por parte de los gobiernos nacionales en materia de transporte sustentable y la priorización del transporte público es un desafío para las ciudades que tratan de desarrollar SIBRT. Algunos gobiernos tienen políticas de transporte más avanzadas, mientras que otros no. Brasil se destaca como líder en este aspecto. Brasil votó en abril pasado, la aprobación de una Ley de Transporte Público muy avanzada que se orienta hacia la movilidad sustentable...”

“Otro elemento de la política que está ausente en la mayoría de los países es la adopción de la movilidad urbana como un derecho social. Esto permitirá a los gobiernos asignar recursos de manera más eficiente y tener en cuenta los impactos sociales y económicos de los proyectos de transporte urbano.”

Las grandes ciudades de AL han venido implantando SIBRT bajo estudios integrales, esto es: gobierno y transportistas, como enfatiza el autor, Brasil es uno de los países que ha logrado establecer este modelo de transporte, sin embargo, es importante no hacer a un lado que la movilidad urbana es un derecho social y siempre va a impactar la economía del país.

Así como las grandes urbes en AL, continúan implantando este sistema de transporte, en las más importantes ciudades de México se está sustituyendo la modalidad hombre-camión por unidades empresariales, las cuales cuentan con medios de financiamientos empresariales por ser personas morales y pueden tener acceso a apoyos gubernamentales y bajo los SIBRT fondos del Banco mundial.

Mientras que las personas físicas no pueden aspirar a lograr los apoyos de financiamiento al mismo nivel que las unidades empresariales constituidas bajo alguna figura jurídica, así, la tendencia en México es ir migrando paulatinamente a unidades empresariales

1.3 EL TRANSPORTE PÚBLICO EN PUEBLA Y SUS INICIOS.

La estabilidad política y social del País bajo el gobierno de Porfirio Díaz al inicio de 1880, empresarios vieron propicio invertir en la ciudad de Puebla, las obras públicas que el Ayuntamiento desarrolló durante los siguientes veinte años apoyó aún más el auge de la industria de la localidad. Entre los servicios públicos que beneficiaron a empresarios y comunidad en general fue la inauguración el 5 de mayo de 1881 del primer transporte público, Leonardo Treviño obtuvo la concesión de la primera línea de tranvía denominada “Estaciones”, cinco meses después, el 24 de octubre fue inaugurada la segunda línea “San Francisco Estaciones”.

Sin lugar a dudas este avance en el servicio de transporte público trajo a la región crecimiento y modernidad, fuentes de empleo, acortaba tiempo y distancia, a pesar de ello, el crecimiento desordenado de la zona urbana por falta de planeación del Ayuntamiento.

El beneplácito de la población en general infirió para ampliar la red de tranvías, Felipe Fortuño y Cía. con toda su visión empresarial continuó creciendo conectando los principales puntos de la capital poblana, centros de trabajo con área pobladas retiradas de la zona céntrica de la capital. En 1896 se firmó el contrato de construcción de un transporte urbano de primera y segunda clase.

Se inaugura el 26 de marzo de 1890 el Ferrocarril Industrial de Puebla, conectando la zona sur de la ciudad con la zona suburbana, pretendiendo llegar a las fábricas de Tlaxcala, Covadonga, La Constancia, La María, El Valor, El Patriotismo. (Tirado, 2002)

A finales de la primera década del siglo XX la ciudad de Puebla había crecido en todos los aspectos, tanto en extensión, población, industria, comercio, servicios, la estructura de las redes de tranvías movilizaba a toda la población dentro de la ciudad y las cercanías de poblaciones de otros estados, trayendo con ello grandes utilidades para los accionistas de las empresas transportistas que tuvieron la visión y el enfoque de explotar acertadamente esta coyuntura del desarrollo urbano como en todas las grandes ciudades.

Puebla no fue la excepción, el crecimiento poblacional desmesurado como consecuencia de la expansión industrias así como la correlación con otros Estados de igual o mayor importancia comercial, agrícola, ganadera, etc., fue desarrollando rápidamente otros factores favorables para la metrópoli, el hospedaje y la gastronomía, demandando movilidad ágil y constante, sin embargo, se observaron ineludiblemente las ineficiencias.

Al transitar personas de diversos niveles sociales, se fortaleció otra sección del transporte urbano, los coches de sitio (Tirado,2002), en un corto plazo de tiempo ascendió el número de bases de sitio, lo que trajo consigo mayores complicación para la urbe. A pesar de que el Ayuntamiento aplicaba el Reglamento de transporte urbano y de alquiler, los incidentes viales se suscitaban cotidianamente, unidades deterioradas atropellamientos a transeúntes, los tranvías eran utilizados para transportar mercancías, ruido excesivo, etc.

Fue en 1917 cuando el tranvía tirado por animales dejó de circular por el centro de la ciudad por reglamentación del Ayuntamiento (Tirado, 1996) y empezó a circular el primer tranvía con tracción de gasolina. El centro de la ciudad había cobrado un carácter de señorío por sus portales, casonas de arquitectura exquisita, alamedas frondosas, el tránsito de los tranvías tirados animales ya no eran bien vistos como cuando las grandes haciendas en las afueras de la ciudad eran la atracción, la modernidad del motor había llegado.

Hacia la segunda mitad del siglo XX se forman en Puebla los Comités de Planeación y Desarrollo Municipales (COPLADEMUN), formado por Ayuntamiento, Asociaciones Civiles y Gobierno del Estado.

1.4 ANTECEDENTES Y LA EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS.

A partir de la formación de las primeras sociedades humanas, la división de clases sociales, jefes de tribus, gobernantes o sacerdotes empezaron a aplicar los tributos, bien para ceremonias religiosas o sostenimiento de la clase dominante. La figura

de recaudador de impuestos se manifiesta en el Nuevo Testamento de La Biblia, en códices egipcios y romanos se encuentra manifiesto el tributo del pueblo para el sostenimiento de los gobernantes.

Una vez que el hombre comienza a vivir en sociedad las necesidades individuales se transforman en colectivas, definiendo necesidades individuales aquellas que tiene el hombre aun viviendo aisladamente, necesidades colectivas como aquellas que se generan como consecuencia de la convivencia con otros hombres; en ocasiones pueden ser satisfechas por medio de actividad de particulares. A falta de que la iniciativa privada cubra las necesidades que resultan costosas, se busca un organismo público, de esta manera surgen los servicios públicos que el Estado tiene como principal deber hacia sus gobernados (Zavala, 2004).

Cuando el comercio internacional adquirió auge, los países dominantes cobraban impuestos a sus colonias, pueblos por el tránsito terrestre y marítimo de mercancías. El Sistema recaudatorio del gobierno Español basado en el sistema mercantilista que se manifestó en los siglos XVI-XVII se fusionó con el sistema tributario azteca como consecuencia de la colonización de América (Secretaría de Hacienda y Crédito, 2003).

Como marco de referencia de la conformación del sistema tributario se muestran los siguientes esquemas:

En la Tabla 1. que se refiere a los Tributos Azteca, se observa que los pueblos sometidos por el monarca estaban obligados a rendir tributos para el sostenimiento

de la Urbe, el propio Emperador, la nobleza y las fuerzas armadas que tenían necesidades individuales y familiares, así, debían aportar diversos mercancías, especies, provisiones, tela y diversos tributos.

Tabla 1. TRIBUTOS AZTECA

Beneficiarios	Forma de Tributo	Propósitos fundamentales
Urbe	En especie o mercancías o en servicios especiales de los pueblos sometidos	Provisión de granos y tela
Emperador y nobleza		Sostenimiento y enriquecimiento
Fuerzas armadas		Sustento y provisiones

FUENTE: Crónica Gráfica de los Impuestos en México (Secretaría de Hacienda y Crédito, 2003). Elaboración propia.

La colonización de América por la Corona Española trajo consigo el sistema mercantilista que consistía en el cobro de alcabalas que regulaba las transacciones mercantiles (Tabla 2), el Derecho de Avería cuyo objetivo era el cobro de impuesto por el comercio de mercancías entre las colonias así como el tránsito de pasajeros de España a las indias.

El impuesto arancelario denominado “Almojarifazgo”, que era aplicado al tránsito de mercancías en puertos peninsulares y americanos, además, el impuesto denominado Media anatas, que significa el cobro de media anualidad de impuestos a funcionarios y burócratas.

Para el sostenimiento de la iglesia, el obispado recaudaba el 10% de la cosecha al cual se conoce como diezmo, en este lapso de tiempo donde la iglesia sostenía y mantenía un grado importante de ordenanza y prerrogativas, marcó los privilegios de este estipendio de quienes tenían grandes compromisos eclesiásticos que cumplir.

Otros de los impuestos sobresalientes que se aplicaron fueron el Quinto real que significaba el 20% sobre la producción minera de oro y plata y el denominado Los pulques, aplicado al consumo de bebidas alcohólicas. Después de la colonización la Corona Española conservó el sistema tributario Azteca, la fusión de ambos sistemas resultó benéfico para España.

Tabla 2. SISTEMA RECAUDATORIO ESPAÑOL

Beneficiarios	Impuesto	Propósito
Corona Española por medio de la Real Hacienda	Alcabala (como origen de IVA actual en México)	Transacciones mercantiles
	Derecho de Avería (ad valorem)	Comercio colonial y pasajeros que transitaban a las Indias
	El Almojarifazgo: impuesto aduanero	Tránsito de mercaderías entre puertos peninsulares o americanos (arancel)
	Media anatas	Media anualidad de Impuesto de funcionarios y burócratas

Obispo, construcción de hospitales, iglesia y Real Hacienda	Diezmo	10% de la cosecha
Corona Española por medio de la Real Hacienda	Quinto real 20% (diezmo minero)	Producción minera de oro y plata
	Los pulques	Impuesto cobrado sobre las bebidas alcohólicas

FUENTE: Crónica Gráfica de los Impuestos en México (Secretaría de Hacienda y Crédito, 2003). Elaboración propia.

La administración de los pueblos, villas y ciudades de la Nueva España por medio de la Real Hacienda implicaba procurar maximizar la recaudación con el mínimo de gasto corriente, siendo los gastos de guerra originados por contiendas con los indios barbaros y en defensa de las posesiones en el caribe. Uno de los motivos principales de la guerra de independencia de México fue la enorme presión fiscal de España originada por el conflicto bélico con la Gran Bretaña.

La fuerte crisis financiera y fiscal después de la independencia de México en 1810 provocada por mantener en pie de guerra al ejército y los reclamos de quienes apoyaron el movimiento de independencia, este panorama propició que Iturbide redujera impuestos, aumentara gastos y reconociera las deudas contraídas por la colonia, lo cual agudizó más el caos financiero del país. La influencia socialista fue dando inicio a la implementación del Impuesto Sobre la Renta en México que se ha ido reformando y que hasta nuestros días permanece. Con la abdicación del emperador Agustín de Iturbide, surgió la República Federal en 1824.

La Ley del Impuesto Sobre la Renta publicada el 28 de diciembre de 1980 fue reformada después de más de 30 años, adicionando y derogando diversos artículos, en 2013 el gobierno mexicano consideró reformas estructurales, en materia económica-fiscal, de acuerdo con la exposición de motivos, se aprobó la reestructura y diseño de la LISR, la finalidad primordial de esta reforma es ampliar la base de contribuyentes así como el fortalecimiento de la captación de ingresos, hacer más equitativa la estructura impositiva para mejorar la distribución de la carga fiscal, simplificar las disposiciones fiscales para mejorar el cumplimiento voluntario de las obligaciones fiscales y facilitar la incorporación de un mayor número de contribuyentes (Congreso de la Unión, 2013c).

- **Marco Normativo del Transporte Urbano de Pasajeros en materia Tributaria Federal.**

Bajo el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 14 de abril de 2014, y con fundamento en el artículo 31, fracciones II, XI, XIV, XV y XXXIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 6o., fracción XVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 111, 112 y 113 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, Quinto Transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2014, en relación con los artículos 13, 14 y 15 de la Ley de Coordinación Fiscal, y en los artículos de la legislación local: 70, 79, fracciones II y XVI y, 84 párrafo segundo de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 2, 3, 11 primer párrafo, 17, fracciones I y II, 19, 22 y 34 fracciones I y XLVI, 35 fracciones V y LXXXIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla; 1 párrafo primero, 2 párrafo primero, 13 fracción I y antepenúltimo párrafo y 14 segundo párrafo del Código Fiscal del Estado de Puebla, y 78 de la Ley de Hacienda del Estado de Puebla, han acordado suscribir el Anexo No. 19 del

citado Convenio de Colaboración celebrado entre la SHCP y la “Entidad” (Congreso de la Unión, 2014f).

De acuerdo a la CLÁUSULA PRIMERA del mencionado Convenio y lo previsto en la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2014:

- “I. Ejercer funciones operativas de administración, relacionadas con la Sección II del Capítulo II del Título IV de la LISR,
- II. Lo derivado del impuesto al valor agregado de acuerdo al Artículo 5° -E de la LIVA,...” (Congreso de la Unión, 2014f).

Con relación a la CLÁUSULA SEGUNDA, en materia de administración, comprobación, determinación y cobro de los ingresos referidos en la cláusula primera de la CLAUSULA que antecede, la ENTIDAD ejercerá las siguientes facultades:

- “I. Orientación gratuita al contribuyente para el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.
- II. Recibir declaraciones, avisos, y demás documentos, determinación de créditos fiscales, determinar y cobrar diferencias que provengan de errores aritméticos” (Congreso de la Unión, 2014f).

- **SISTEMA TRIBUTARIO MEXICANO.**

A partir del Federalismo se crean nuevos impuestos directos (rentas) como indirectos (a las importaciones), alcabalas que dependían de los estados y nuevos impuestos como los de peaje, las rentas se dividieron entre la Federación y los estados, cuyo fundamento constitucional se encuentra en el artículo 40 que señala: (Jáuregui, 2005).

“Artículo 40. Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, laica, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental.”

En la CPEUM se encuentra el artículo 31 fracción IV, que prevé la obligación de todos los mexicanos a contribuir al gasto público, artículo 72 fracción H que establece cómo debe iniciar la formación de leyes o decretos, observando que para lo general se instituye que podrán decretarse, indistintamente de las cámaras que forman el Congreso de la Unión (CU), además, artículo 73 fracción VII donde se instituye la facultad del CU para imponer las contribuciones necesarias para cubrir el Presupuesto del Estado, CPEUM (Congreso de la Unión, 2016i).

Alta trascendencia de los artículos constitucionales citados en el párrafo anterior, infieren en que exista la legalidad de las leyes tributarias para fundamentar la consecuente obligación hacia el sujeto pasivo y se evite que este último quede en estado de indefensión en la actividad fiscal bajo la cual alcancen sus obligaciones fiscales para el desenvolvimiento del quehacer diario elegido para desarrollar por voluntad propia. (Zavala, 2004).

- **Leyes tributarias.**

Posterior a la observancia de los preceptos constitucionales básicos que enmarca el Sistema Tributario Mexicano, es indispensable citar los ordenamientos fiscales vigentes a la fecha del presente estudio, de los cuales solo veremos artículos que señalan lo relativo al RIF en el orden de contribuyentes personas físicas del TUP (Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2015):

- I. Ley de Ingresos de la Federación**
- II. Ley del Impuesto Sobre la Renta y su Reglamento**
- III. Ley del Impuesto al Valor Agregado y su Reglamento**
- IV. Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y su Reglamento**
- V. Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos**
- VI. Ley Aduanera y su Reglamento**
- VII. Ley de Comercio Exterior y su Reglamento**
- VIII. Ley de Coordinación Fiscal**
- IX. Ley del Servicio de Administración Tributaria y su Reglamento**
- X. Código Fiscal de la Federación y su Reglamento**
- XI. Convenios de Colaboración Administrativa**
- XII. Miscelánea Fiscal**
- XIII. Otros Ordenamientos Tributarios.**

Para tener presente cuáles son algunos de los ordenamientos tributarios que dentro de la fracción XIII del párrafo anterior, se hace referencia a los que se consideran que puedan incidir de alguna manera en el contexto del tema abordado se referencian las siguientes Leyes federales: (Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, 2015)

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Ley Federal del Trabajo

Ley del Seguro Social

Ley de los Sistemas de Ahorro para el Retiro

Continuando con la fundamentación de la legislación imponible en materia fiscal, se distinguen los principios jurídicos ordinarios de los impuestos, es decir, no se establecen en la CPEUM, sin embargo rigen todo lo relativo a los elementos esenciales de los impuestos, estos son: la LIF enumera y señala los ingresos que puede percibir la Federación, Código Fiscal de la Federación (CFF) de acuerdo al artículo 2 fracción II clasifica las contribuciones y el artículo 5° que insta la aplicación estricta de las disposiciones fiscales las cuales establezcan carga a los particulares (Zavala, 2004).

La clasificación de las contribuciones de acuerdo al señalamiento en el artículo 2° fracción II del CFF vigente a la fecha, interpone los siguientes:

I. Impuestos

II. Aportaciones de seguridad social

III. Contribuciones de mejoras

IV. Derechos

Bajo estos cuatro grupos de contribuciones se obtienen fuentes de financiamiento federales que soportan el gasto público plenamente identificado, así para el sostenimiento del Estado. Tradicionalmente los impuestos se clasifican en dos grupos:

Impuestos Directos, ISR el cual grava el producto del capital, del trabajo o la combinación de ambas: la utilidad del contribuyente en forma directa, cabe observar que este impuesto se extrae a las personas físicas y morales principalmente de sus ingresos o riquezas que generan en forma cotidiana o en determinado momento de enajenación, prestación de servicios, uso o goce temporal de un bien, mediante el tipo de actividad o comercio que el contribuyente realice será posible gravar la transacción que se realiza.

Impuestos Indirectos, IVA impuesto al consumo que grava por repercusión, es decir, no grava directo al contribuyente que enajena u otorga el uso o goce temporal, es al que consume el bien o servicio. Otro que se caracteriza por ser indirecto es el Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios (IEPS), grava sectores específicos de producción, venta, importación de productos y servicios. (Zavala, 2004).

Generalmente la capacidad contributiva y otorgamiento de bienes o servicios por el que se generan estos impuestos, ha venido incrementándose en los impuestos directos, por su puesto los impuestos indirectos no han disminuido sustancialmente pero no se registra estrecha competitividad entre el ISR y el IVA, directo e indirecto, respectivamente.

1.5 ANTECEDENTES DE TRIBUTACIÓN DEL TRANSPORTE EN MÉXICO.

Los contribuyentes del autotransporte en los diferentes tipos y modalidades que prestan el servicio a los usuarios, desde hace varios años han gozado tradicionalmente de esquemas flexibles en el pago de Impuesto Sobre la Renta e

Impuesto al Valor Agregado. En materia tributaria el sector de autotransporte terrestre por formar parte medular en el desarrollo de la economía del país, se han otorgado tratamientos especiales para facilitar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales. Por medio de la tabla 3 se analizan los dos diferentes regímenes bajo los cuales tributó a partir de 1984.

Tabla 3. Regímenes fiscales del transporte LISR (1984-2015)

Régimen Fiscal	Vigencia	Características
Régimen de Bases especiales	1984 a 1990	Pago de una cuota fija anual por cada unidad de transporte. Los relevaba de ciertas obligaciones y facilitaba el cumplimiento de las mismas.
Régimen Simplificado (entradas y salidas)	1990-2002	Control de entradas y salidas de efectivo.
Régimen Simplificado (flujo de efectivo)	2003-2013	Sistema de flujo de efectivo
Régimen General (Título II) Régimen de Coordinados (Título II Capítulo VII) Régimen PF (Título IV, Capítulo II, Sección I) Régimen PF RIF	2014 a la fecha	Determinar CUFIN, CUACA 1. La PM puede optar por tributar a través de integrantes PF o PM. 2. Por cuenta propia. Acumulan al momento del cobro. Deducen al momento del pago. Aplican inversiones. Realizan pagos bimestrales,

		Reducción de ISR-IVA por diez años. No presentan declaración anual. Deben utilizar "Mis Cuentas"
--	--	--

Fuente: Elaboración propia.

- Régimen de Bases Especiales de Tributación.

En este régimen en que tributaban los concesionarios del TUP de 1985 a 1990, los contribuyentes tenían facilidades para el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, la principal consistía en pagar el ISR en forma anual con una tarifa fija, por cada unidad de transporte, de esta manera no tenían problemas administrativos, contables o fiscales, puesto que los propios contribuyentes realizaban solo una vez al año el pago de impuesto.

- **Régimen Simplificado (entradas y salidas de efectivo).**

La reforma de la LISR de 1990 ubicó a los contribuyentes del transporte en el Régimen Simplificado, cambiando el esquema bajo el cual tributaban, este régimen tuvo una vigencia de 1990 a 2002 y consistió en llevar un registro de entradas (ingresos) y salidas (gastos), esta obligación fue un medio de control para medir sus ingresos y determinar una base gravable, sin embargo, continuaban tributando bajo un esquema especial.

- **Régimen Simplificado (flujo de efectivo).**

Para tributar en el Régimen Simplificado con el esquema de flujo de efectivo la autoridad fiscal proporcionó un periodo de transición del esquema de entradas y salidas hacia el nuevo esquema para poder emitir Estado de Situación Financiera, determinar Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (CUFIN) y situaciones especiales del contribuyente,

El esquema de flujo de efectivo se basó en identificar los ingresos y gastos de cada periodo efectivamente pagados y cobrados, para determinar la base sobre la cual se pagaba el impuesto.

La adaptación del contribuyente a esta modalidad de contribución fue paulatina con reglas pero conservando trato preferencial para el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, este régimen estuvo vigente de 2003 a 2013. A partir de este régimen las complicaciones administrativas y contables para el contribuyente empezó a agudizarse por la terminología para interpretar y aplicar las leyes fiscales, por lo tanto, fue necesario consultar con contadores o administradores para poder comprender el esquema de tributación.

- **Régimen de los Coordinados.**

La reforma fiscal de la LISR que entró en vigor a partir del 1 de enero de 2014 eliminó el Régimen Simplificado donde tributaba el autotransporte terrestre, sector agrario, de pesca, empresas integradoras y cooperativas del autotransporte (artículo 79 LISR vigente hasta 2013), estableciendo el Régimen de los

Coordinados, específico para contribuyentes del autotransporte, a diferencia de la transición del esquema de entradas y salidas por el de flujo de efectivo, en esta reforma de la LISR no hubo reglas de transición, la autoridad fiscal notificó por correspondencia escrita al contribuyente el cambio de régimen sin aportar mayor información de cuál sería la forma en que debía adoptar para tributar en el nuevo régimen fiscal.

Este régimen tiene como característica, que pueden tributar personas físicas o morales mediante una figura denominada Coordinado para que funja como representante de sus integrantes y puedan, en su conjunto, participar de los beneficios fiscales que la LISR otorga, el requisito principal para poder coordinarse es que cada integrante obtenga como mínimo el 90% de sus ingresos por la actividad principal de autotransporte.

Cabe mencionar que este régimen es opcional para contribuyentes personas físicas que únicamente tengan como actividad la de transporte público de pasajeros, por lo que es necesario mencionar los rasgos principales de este régimen.

- **Régimen Incorporación Fiscal.**

Para las personas físicas también hubieron cambios importantes en la reforma fiscal para 2014, los contribuyentes que tributaban en el Régimen de Pequeños Contribuyentes (REPECO) y que su actividad preponderante era de transporte público fueron notificados por la autoridad fiscal que desaparecía el REPECO, el SAT migró a los contribuyentes inscritos en el régimen que estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2013 al nuevo Régimen de Incorporación Fiscal.

Los requisitos para pertenecer a este régimen fue que solo migraban los contribuyentes con la actividad de transporte en sus diferentes modalidades, van, microbús, minibús, midibus, siempre y cuando sus ingresos no superaran los dos millones de pesos anuales en el ejercicio fiscal de 2013.

El objetivo de crear el RIF, en la reforma de la LISR que entró en vigor a partir del ejercicio fiscal 2014, es promover la formalidad, de acuerdo a los “Criterios Generales de Política Económica 2015” (Congreso de la Unión, 2015k), la información recabada por la SHCP durante los primeros meses de 2014, mostró que se afiliaron 700 mil nuevos contribuyentes al régimen, para afrontar el reto de proporcionar información al mayor número de personas, el SAT intensificó las siguientes acciones:

- Se produjeron 7.2 millones de editoriales como trípticos, carteles, guías y folletos.
- En promedio al mes de agosto de 2014, se captaron 8,500 visitas diarias realizadas al sitio de internet destinado al RIF.
- Se llevaron a cabo 9 mil eventos de orientación colectiva con la participación de la PRODECON en 19 ciudades del país.
- Fueron instalados 624 módulos en todo el país.
- En coordinación con Entidades Federativas, se inició la transmisión de spots en estaciones locales de radio y televisión.

La logística implementada por el SAT, para orientar y en su caso, capacitar a los contribuyentes del RIF en los primeros meses de 2014 dio resultados satisfactorios, conforme los contribuyentes fueron intentando llevar por ellos mismos su contabilidad observaron que a pesar de que la herramienta de “Mis Cuentas” del

portal del SAT tiene un menú con pocos conceptos, resulta complicado interactuar sin temor a equivocarse.

Otra herramienta que el SAT proporciona para el manejo de “Mis Cuentas” son video tutoriales, cuyo contenido no es lo suficientemente explícito dejando varios detalles sin abordar, principalmente con lo referente a la emisión de Comprobantes Fiscales Digitales por Internet (CFDI), esta obligación que es un tópico nuevo para aquellos contribuyentes que tienen ventas con público en general y que ahora sus clientes frecuentes requieren deducir sus gastos o compras, solicitan el correspondiente CFDI con requisitos fiscales.

1.6 CONTRIBUYENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

En virtud de que la LISR considera sujetos del impuesto a los contribuyentes personas físicas (artículo 90) y morales (artículo 7) (Congreso de la Unión, 2013d), la actividad de transporte público de pasajeros en su modalidad de servicio en área urbana o metropolitana, el contribuyente de acuerdo a sus ingresos, capacidad de asociación, etc., tiene la opción de tributar bajo alguna figura jurídica reconocidas en el artículo 1° de la Ley General de Sociedades Mercantiles (Congreso de la Unión, 2014g), a saber:

- Sociedad en nombre colectivo
- Sociedad en comandita simple
- Sociedad de responsabilidad limitada
- Sociedad Anónima
- Sociedad en comandita por acciones
- Sociedad cooperativa

Bajo este supuesto, la actividad del contribuyente del TUP podría tributar en el Título II de las Personas Morales u optar por el capítulo VII del mismo Título II, Régimen de los Coordinados.

Los contribuyentes personas físicas del transporte público que obtenga ingresos anuales superiores a los dos millones de pesos que no formen parte de un coordinado, tributarán en el régimen de las personas físicas con actividad empresarial y profesional, con todas las obligaciones de este régimen, aun cuando su actividad sea con el público en general.

Los contribuyentes personas físicas del TUP cuyos ingresos anuales no rebasen los dos millones de pesos y no tributen en otro régimen fiscal, de acuerdo al artículo 111 de la LISR, pueden tributar en la Sección II del Capítulo II del Título IV, de la mencionada Ley, que se refiere al Régimen de Incorporación Fiscal (Congreso de la Unión, 2013d).

No es privativo que una persona física tribute bajo el Régimen de los Coordinados, sin embargo, solo le resultaría benéfico a los contribuyentes que obtengan ingresos superiores a los dos millones de pesos anuales, pues esta sería una limitante para pertenecer al RIF, para aquéllos con ingresos inferiores no es aconsejable pertenecer al Régimen de coordinados.

A lo largo de este capítulo se observaron los antecedentes del TUP bajo un panorama general, los cuales muestran que el servicio de transporte ha sido fundamental para el desarrollo de la economía de un estado, la fuerza laboral, que constituye un número importante de los usuarios del transporte urbano, se desplaza

diariamente y en ocasiones más de dos veces por día de su hogar a su área laboral y viceversa, lo cual implica una derrama económica en beneficio no solo para el concesionario, además de ellos, refaccionarias, centros de servicios de combustibles, aceites y lubricantes, talleres de servicios mecánicos, tiendas y comercios de comida, etc. Más aún, el desarrollo social que trae consigo la coordinación de transportar a la población con ingresos mínimos para continuar generando actividades productivas en los diferentes sectores económicos.

CAPÍTULO II. PRINCIPALES RETOS DEL RÉGIMEN FISCAL DE LOS CONTRIBUYENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En este capítulo se analizan los regímenes fiscales bajo los cuales tributan actualmente los contribuyentes personas físicas del Transporte Público Urbano. A partir de la reforma fiscal que derogó el régimen fiscal de las personas físicas de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, en el cual los concesionarios del transporte público urbano se encontraban y a partir del ejercicio fiscal de 2014 tienen la opción de pertenecer al régimen de coordinados, régimen de actividad empresarial y profesional y al régimen de incorporación fiscal. Una vez observados los regímenes fiscales de los contribuyentes se plantean los principales retos fiscales que se presentarán en la actualidad, considerando y observando el estudio del entorno local del TUP.

2.1 DEFINICIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE.

Los servicios públicos son fundamentales para la vida cotidiana en el desarrollo y fortalecimiento del país, el transporte de personas en las ciudades más importantes de la República Mexicana, es crucial para la movilidad de las grandes masas de personas en el diario acontecer de diversas actividades para la población en todos los ámbitos y sectores ya sea educativos, comerciales, sociales, culturales, de negocios, etc.

“...es posible definir el SECTOR TRANSPORTE de una economía, como el conjunto de instituciones, personas, recursos y servicios que participan de manera directa en la prestación de un servicio que consiste en trasladar personas y bienes. Esta oferta tiene su natural contrapartida en la demanda de tales servicios, por parte de los demás sectores de la economía.” (Rivera, 2007)

El autor de esta cita, hace referencia al conjunto de elementos que intervienen en otorgamiento del servicio a los demás sectores económicos, productivos o de servicios, de igual forma sería oportuno participar y contribuir en el seguimiento, mejoras, control, supervisión y análisis del sector transporte en todas sus modalidades, más aún, en el servicio que se presta a la movilidad de personas de clases sociales con menor ingreso y con mayores necesidades de continua movilidad para la realización de programas de actividades consuetudinarias y la mayoría de las veces, grupales.

El concepto de transporte implica diversas percepciones que son recurrentes al referirse a Transporte de personas: “movilidad”, “traslado”, “desplazamiento”, “necesidad”, “sociedad”, “economía”, “participación”.

Resumiendo los criterios mencionados se establece la siguiente co-relación: El traslado y desplazamiento de la sociedad es una necesidad que mueve la economía de un espacio geográfico, donde la participación Estado-sociedad-economía-infraestructura propicia el desarrollo colectivo.

De acuerdo a la definición en el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (RAE), transporte se refiere a la acción o efecto de transportar o transportarse, a su vez la acción de transportar, representa: llevar a alguien o algo de un lugar a otro, refiriendo lo anterior a dos posibles modalidades; transportar a varias personas a diferentes sitios mediante una línea establecida: transporte público; trasladar a una o menos de cuatro personas a una misma ubicación sin tener determinada una línea fija de trayecto: transporte privado, que mejor conocemos como sitio o taxi (Congreso del Estado de Puebla, 2015).

Bajo el artículo 17 fracción I de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla (LTEP), se encuentran los cinco tipos de Servicio Público de Transporte que se norman por medio de una unidad vehicular grupal y colectiva, donde se establece con el inciso a) al transporte urbano.

En la fracción II de este mismo artículo, se establece el Servicio de Transporte Mercantil de Personas, donde se señalan seis tipos de desplazamiento de pasaje con medios vehiculares, a diferencia de la fracción I, estos servicios se regulan para transportar grupos de personas o en su caso, solo una; de acuerdo al inciso a) y f) de esta fracción, se observan las características de traslado en el artículo 23 y 27-Bis de esta misma Ley, con respecto al medio de transporte son unidades de hasta cinco plazas, no están sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias u horarios, sin embargo, los apegados al artículo 23 podrán formar “sitios” o “bahías ecológicas”, mientras los establecidos en el artículo 27-Bis ofrecen el servicio de taxi local, es decir, el destino se realizará hasta los límites de la localidad autorizada.

Dentro de las grandes ciudades existe más de un sistema de transporte público que a su vez cuenta con varios derroteros, el número de unidades de cada derrotero depende de la longitud que recorran y de la densidad de población que demanda el servicio. En lo general, se realizan estudios previos de urbanismo y movilidad, infraestructura, áreas poblacionales, comerciales, industriales, áreas accesibles para tráfico vehicular, entre otros, el gobierno de cada estado y municipio, por medio de sus secretarías, revisan el crecimiento poblacional e infraestructura para estudiar puesta en marcha, ampliación o reemplazo del sector transporte público de pasajeros (Congreso del Estado de Puebla, 2015).

Son diversas las modalidades de transporte público urbano que va desde sistemas que se integran por más de una modalidad de vehículos de diferentes dimensiones y capacidad de pasajeros denominados Multimodal (SIBRT), el tren, tranvía, metro bus, autobuses, microbuses, combi, urban, con capacidad mínima de trece pasajeros, la distancia de los recorridos depende del estudio técnico que se realice para valorar densidad de la población, demanda de usuarios, vialidades adecuadas, etc., las autoridades correspondientes especifican el trayecto de cada línea o ruta de transporte y el número de unidades que prestaran el servicio por cada derrotero.

Como se mencionó en la sección introductoria de esta tesis, el gobierno estatal puso en marcha la RUTA para modernizar el entorno urbanístico de la ciudad de Puebla, por medio de la planeación de una nueva modalidad de transporte público. El programa de cuenta con tres líneas de transporte articulado, la línea uno entró en circulación en enero de 2013, con diversos trastornos por cancelación de concesiones que circulaban por el corredor destinado a la línea dos, inició en junio de 2014 operaciones en una de las principales vialidades de la ciudad, once nortesur de la ciudad de Puebla.

A partir de la segunda mitad de 2013 el mandatario estatal de Puebla, sostuvo pláticas con Grupo ADO para que este tomara la operación de la línea dos de RUTA, ADO tiene experiencia sobre este contexto por haber puesto en marcha la línea tres del metro bus en el Distrito Federal, en febrero de 2011. Otra actividad importante que realizó personal de este grupo fue contratar y capacitar a 200 operadores de transporte masivo para poner en marcha el sistema masivo de transporte articulado. A pesar de las negociaciones que sostuvo el Gobierno del Estado de Puebla con representantes del grupo foráneo de transporte para preparar previamente la implantación de la segunda línea de RUTA, al llegar el término de la obra, se

presentaron divergencias de los concesionarios de las diferentes líneas que transitaban en la periferia del corredor 11 norte-sur, lo que trajo consigo demora importante para poner a circular la RUTA dos (Ruíz, 2015).

A pesar del esfuerzo para poner en alto la RUTA existen deficiencia, por parte de alimentadoras lapsos de tiempo entre cada unidad que va de 20 a 30 minutos, falta de tarjetas nuevas para adquisición por usuarios, saturación y pérdida de tiempo para abordar la unidad lo que lleva a desesperar a los ciudadanos, la línea uno está sufriendo el desgaste de unidades mientras que la línea dos está recibiendo el 13 de febrero de 2016 unidades nuevas de alimentadoras (Castillo, 2016).

2.2 CONCESIÓN DEL TUP EN LA CIUDAD DE PUEBLA.

Para el presente análisis es necesario observar que el TUP está concesionado a personas físicas y morales de nacionalidad mexicana, siempre y cuando cumplan con los requisitos que señala la Ley del Transporte para el Estado de Puebla (LTEP) y su Reglamento.

Atendiendo al significado de CONCESION, se observan las siguientes acepciones:

“La concesión es una figura generadora de empleos y, por ende, estimula el fomento de la riqueza nacional, al mismo tiempo que refleja una actitud económicamente sana, ya que el Estado podrá dirigir sus recursos económicos hacia proyectos o planes prioritarios y dejar a los particulares

que cubran con su propio esfuerzo ciertas áreas de servicios o de explotación de riquezas nacionales (Calafell, 1996).”

“Acto Gubernamental que consiste en permitirle a un particular la explotación de recursos naturales o prestación de un servicio público, durante un tiempo limitado y bajo la supervisión del poder público (Monroy, 2007)”.

“Negocio jurídico por el cual la Administración cede a una persona facultades de uso privativo de una pertenencia del dominio público o la gestión de un servicio público en plazo determinado bajo ciertas condiciones (RAE, 2014)”.

La LTEP (Congreso del Estado de Puebla, 2015), establece en el Artículo 48:

“...es el acto jurídico por el cual el Secretario de Infraestructura y Transportes del Estado o Carreteras de Cuota-Puebla, otorga a alguna persona física o moral la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte...”
(Reformado el 06/marzo/2015),

Estas analogías muestran que el Estado otorga a una persona denominada: particular, la explotación de un servicio determinado mediante un convenio que da origen a un acto jurídico, el Artículo 74 de la citada LTEP señala que para hacer eficiente el servicio, podrá modificar, reasignar, promover la creación de sociedades conforme a las Leyes mexicanas, con el fin de garantizar un transporte moderno, eficaz, funcional y seguro, es decir, el gobierno traslada una obligación del Estado a particulares por medio de un acto jurídico-administrativo, para que con los recursos del concesionario proporcione el servicio a la población que el Estado no puede sufragar.

Bajo el concepto de “concesionario” se denomina a diferentes figuras en las cuales el gobierno se apoya para proporcionar diferentes servicios públicos, ya que la administración pública en sus diferentes niveles de gobierno, no cuenta con activos fijos, humanos y económicos suficientes para satisfacer todas las demandas de la población.

Sin embargo la Real Academia de la Lengua Española lo define: Dicho de una persona o entidad: A la que se hace o transfiere una concesión (RAE, 2014).

En la parte jurídica se ubica en la LTEP que considera:

“Artículo 49. Concesionario del Servicio Público de Transporte, es la persona física o moral a la que se le otorga concesión por parte de la Secretaría o Carreteras de Cuota-Puebla, para prestar el Servicio Público de Transporte y sus Servicios Auxiliares (Congreso del Estado de Puebla, 2015).”

Es necesario mencionar los factores inalienables del transporte público urbano que derivan en ventajas y efectos negativos para el sector transportista:

Ventajas del TUP:

- ❖ Desplazamiento de parte importante de la población económicamente activa a centros de trabajo, instituciones educativas, centros hospitalarios y de salud, zonas de comercio y abasto, áreas de recreo y esparcimiento.
- ❖ Apoyar al Gobierno otorgando un servicio público con activos propios que solo serán útiles por 10 años, el mantenimiento y remplazo es por cuenta del concesionario.
- ❖ Fuentes de empleo directas e indirectas.

Efectos negativos del TUP:

- ❖ Contaminación auditiva, aérea,
- ❖ Falta de aseo interno de la unidad de transporte.
- ❖ Sobrecupo de pasajeros dentro de las unidades de transporte.
- ❖ Continuos siniestros viales.
- ❖ Explotación laboral de conductores y trabajadores auxiliares.
- ❖ Falta de seguridad social para los trabajadores operarios y auxiliares.
- ❖ Falta de regulación y supervisión por parte de la autoridad.

“La búsqueda de soluciones requiere del conocimiento de estos procesos con un sustento documentado, el cual no ha estado disponible en América Latina. A pesar de la gran importancia regional e internacional de sus mayores áreas metropolitanas, América Latina nunca ha tenido un documento que resuma la historia del desarrollo urbano y de los sistemas de transporte de estas áreas. Hasta la fecha existen estudios aislados de algunas de ellas, lo cual dificulta el análisis integrado de estos fenómenos relevantes para la calidad de vida y la economía de los países de la región.” (Desarrollo de América Latina, 2011)

Como se observa en la cita, en varios países de AL, no cuentan con investigaciones profundas de la problemática del transporte urbano en sus diferentes ámbitos, social, ecológico, económico e inclusive fiscal. Por el crecimiento acelerado de la población, la mayoría de los artículos que se realizan son de movilidad y urbanidad, el análisis integrado y profundo del sector de transporte público urbano es indispensable para planear no solo el hecho de proporcionar a la población un “medio” de transporte, además de ello, otros tópicos que se desconocen a profundidad.

Al realizar un estudio integral y planear estrategias de capacitación, de medidas de control, supervisión, fiscalización, etc. por entidades de carácter independiente sin fines lucrativos, comprometidos con la sociedad, como por ejemplo instituciones colegiadas que monitoreen constantemente los procesos, controles, supervisiones, que tengan calidad de instruir, capacitar y asesorar en los diversos temas al sector de transportista.

2.3 NORMATIVIDAD DEL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO.

Para ubicar la forma en que la normatividad inicia la regulación del otorgamiento de los permisos al autotransporte en sus diferentes modalidades, desde el ámbito Federal hasta la regulación estatal, se muestra en el Esquema 1 los conceptos específicos del entorno que regula la movilidad de paquetería, usuarios, mensajería y paquetería, en lo general, traslado permisible dentro del territorio mexicano. Iniciando con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (Unión, Congreso de la, 2014).

El artículo 2 conceptualiza las acepciones y modalidades de lo que se debe entender, de acuerdo a la fracción I, caminos o carreteras y fracción II puentes Federales, estas fracciones se refieren al medio por el cual el autotransporte que presta servicios a diferentes usuarios en territorio nacional, de acuerdo a las fracciones VIII, IX, X, XI, de carga, pasajeros, turismo y mensajería y paquetería, respectivamente, tiene permitido transitar bajo esta normatividad en toda la República Mexicana.

ESQUEMA 1. ORDENAMIENTOS EN MATERIA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL

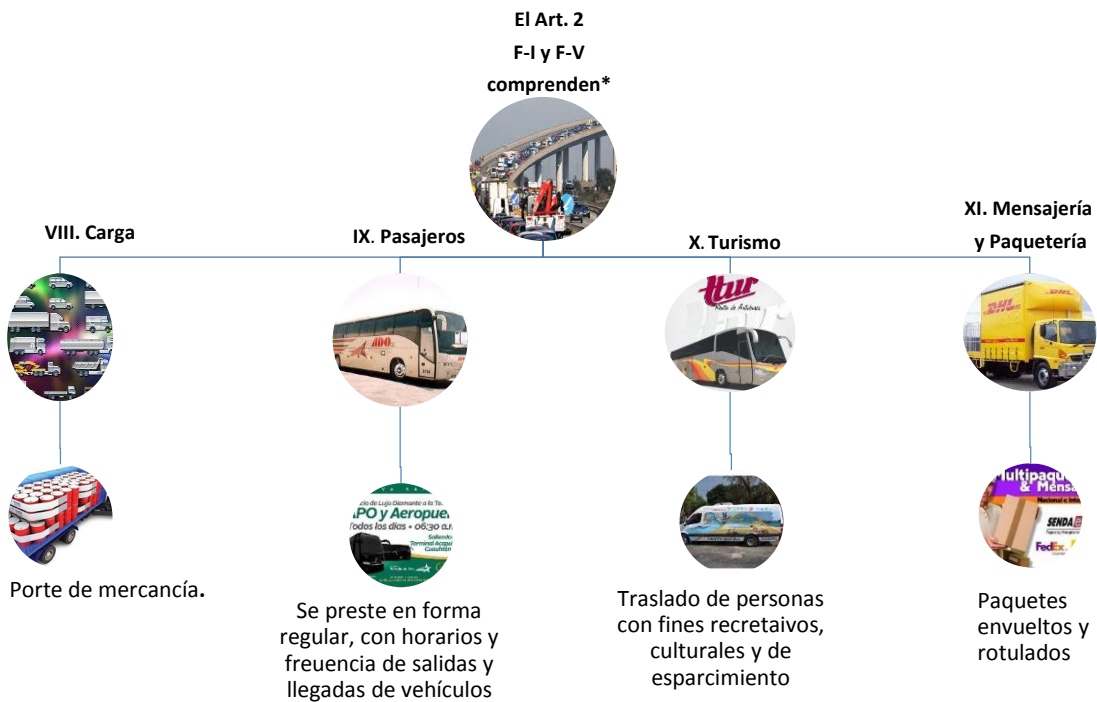
Artículo 2. F-I. ***Caminos y Carreteras.**

Que entronquen con alguno de país extranjero, los que comuniquen con dos o más estados de la Federación, los que en su mayoría hayan sido construidos con fondos Federales.

F-V ***Puentes**

a) Nacionales, construidos con fondos Federales.

b) Internacionales. Construidos con fondos Federales en las líneas divisorias del país



Fuente: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Elaboración propia.

En forma general, se visualiza por medio del esquema 2 la pirámide de regulación del transporte de personas, iniciado por el marco Constitucional donde tiene origen en primer lugar las garantías individuales de los mexicanos, en segundo

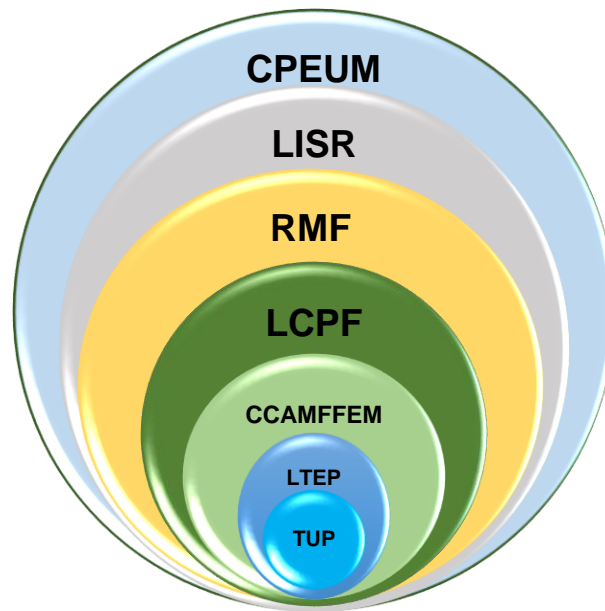
lugar, el fundamento de la Administración Pública Federal, Estatal, Municipal, el marco normativo para contribuir al gasto público y el origen de las distintas Leyes que regulan el acontecer del país, así como los diferentes convenios y tratados internacionales en los cuales México forma parte.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se observa solo como el principio Federal que regula el tránsito del autotransporte que presta servicios a pasajeros por carreteras y puentes construidos y normados por disposiciones provenientes de recursos Federales, estos contribuyentes, se prevé en la Ley de este párrafo, viajarán por una o más vías terrestres establecidas por la Ley sancionada en este párrafo, sin embargo, la modalidad de este tipo de transporte de pasajeros estará autorizada y a su vez controlada por leyes Federales de transporte, mientras que el TUP de la ciudad de Puebla, será regulado por la Ley del Transporte del Estado de Puebla.

A continuación la Ley del ISR, que para este trabajo de investigación se infiere para la regulación de las personas físicas que se señalan, con un marco regulatorio de tres artículos para el régimen de las personas físicas del TUP cuyos ingresos no rebasen los dos millos de pesos anuales, en el momento que los ingresos sean superiores a lo que señala el artículo 111, primer párrafo, aquellos contribuyentes serán migrados al régimen de personas físicas con actividad empresarial y profesional, artículo 100 de la misma Ley.

De esta forma el TUP en la ciudad de Puebla tiene como marco regulatorio la CPEUM, la LISR y LTEP, para realizar el análisis del cumplimiento de las obligaciones fiscales así como los beneficios y estímulos fiscales, vigentes en 2016.

ESQUEMA 2. PIRÁMIDE DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE PERSONAS DESDE EL MARCO FEDERAL AL ESTATAL



Fuente: Elaboración propia.

2.4 REGÍMENES DE CONTRIBUYENTES DEL TRANSPORTE.

De acuerdo a la conferencia transmitida por Radio Universidad Autónoma de México (UNAM) el 4 de junio de 2014, en el programa semanal “Consultoría Fiscal Universitaria”, el especialista fiscal Francisco Yáñez Ledesma Contador Público y Maestro en Contribuciones por la Facultad de Contaduría y Administración de la citada Universidad, donde aborda el tema del Régimen del Autotransporte, aborda los privilegios, facilidades, beneficios que pueden aplicar por formar parte de este sector (Ledesma, 2014).

Estas facilidades y beneficios pueden ser aplicados por todos aquellos contribuyentes personas físicas y morales que su actividad sea únicamente el autotransporte, siempre y cuando los contribuyentes de este sector cumplan con los requisitos que la LISR, su Reglamento y la RMF, cuando así lo establezca, esto representa conocer a profundidad las leyes fiscales para poder aplicar correctamente los preceptos regulatorios en materia fiscal, el especialista señala que el tratamiento de los contribuyentes de este sector, considera que debe encargarse a profesionista especializado en este tipo de contribuyentes sectoriales.

2.5 ANÁLISIS DEL ESTUDIO DEL PRIMER SEMESTRE DEL RIF EN 2015.

La reestructura de la LISR (Congreso de la Unión, 2015h) vigente a partir del 1° de enero de 2014, depuró y agregó regímenes fiscales como el Régimen de Pequeños Contribuyentes (REPECOS) y el RIF, respectivamente, buscando el fortalecimiento de la base tributaria de contribuyentes personas físicas, implantando métodos de asesorías grupales por medio de sus propias instalaciones del SAT, NAFIN, Secretaría de Finanzas de los diferentes estados de la República, así como ordenes municipales en las diferentes entidades estatales, etc. Los diferentes criterios que fueron surgiendo en conferencias dentro de diferentes organismos federales, estatales, municipales o entidad agregada para la capacitación de contribuyentes de este régimen fiscal, no ha logrado fortalecer por completo al contribuyente del RIF para llevar por sí mismo su propia obligación en materia fiscal, creando en la mayoría de los contribuyentes esquemas diferentes a lo que debe aplicar la sección tributaria y miscelánea que corresponde al régimen en el cual tributan.

A continuación observamos la gráfica obtenida del **“Informe Tributario de Gestión”** Segundo trimestre, 2015, emitido por la SHCP-SAT (SAT, 2015), donde

realizan un análisis generalizado de los diferentes regímenes fiscales, tomando como periodo de comparación junio 2014, contra junio 2015. El punto a comentar de este informe oficial es el RIF, el registro reportado en este informe por el SAT es de 4 millones 409 mil 591 contribuyentes RIF, cuya recaudación fue de un mil 864.5 millones de pesos, observando que se etiquetó un estímulo fiscal a este régimen fiscal para 2015, al cierre del periodo mencionado en esta cita muestra el resultado por 15 mil 401.8 millones de pesos, así observamos la recaudación real:

ESQUEMA 3. Estimación de recaudación aplicada al RIF.

Estímulos fiscales del RIF

Enero-junio 2015
Millones de pesos

Concepto	Monto
Total	15,401.8
ISR	12,190.5
IVA	3,062.7
IEPS	148.6

Recaudación del RIF

Enero-junio 2015
Millones de pesos

Concepto	Monto
Total	1,864.6
ISR	7.8
IVA	1,837.6
IEPS	19.2

FUENTE: SAT. Cifras preliminares sujetas a revisión (Informe Tributario de Gestión. Segundo trimestre, 2015.)

ESQUEMA 4. Posible diferencia de recaudación

Probable reducción aprobada para el RIF

Enero-junio 2015

Millones de pesos

Concepto	Monto
Total	13,537.2
ISR	12,182.7
IVA	1,225.1
IEPS	129.4

FUENTE: Elaboración propia, con referencia a las cifras del Esquema 3.

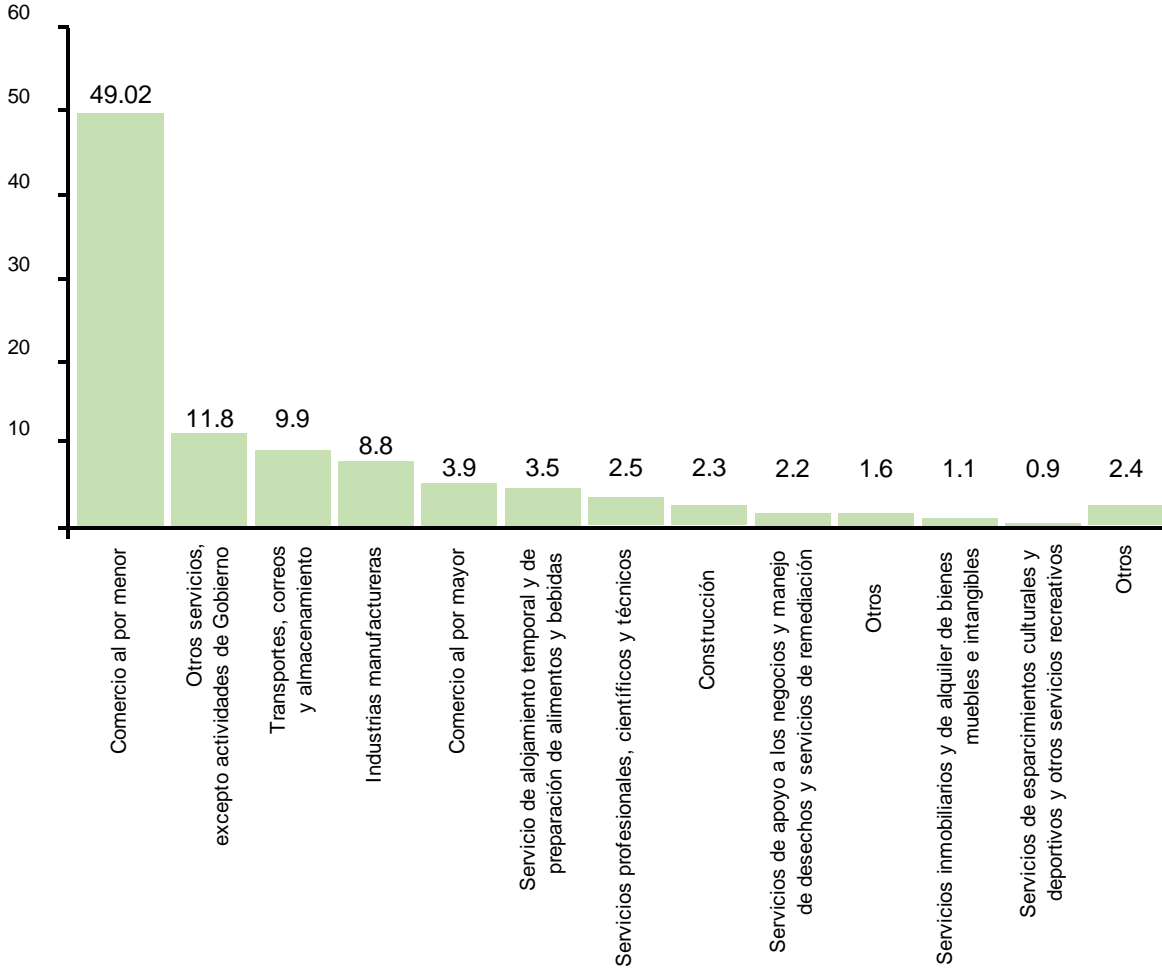
En el esquema 4. se observa que el monto que posiblemente se dejó de recaudar por el concepto de Estímulo Fiscal fue de 12 mil 182.7 millones de pesos por concepto de ISR, que propiamente los contribuyentes del TUP en Puebla son sujetos del mencionado impuesto, el monto es en general por lo que se debió recaudar por los 13 grupos de contribuyentes del RIF en toda la República Mexicana.

A pesar de la posible reducción de pago como se muestra en el esquema 4, contribuyentes de este régimen fiscal no logra fortalecer hacia la brecha de diez años para pertenecer a un módulo tributario completamente robustecido para el entorno de “pequeños contribuyentes” como continúan siendo en 2016. Si consideramos contribuyentes del REPECO, Actividad Empresarial y Profesional y aquellos que se incorporaron por primera vez a tributar, durante el primer ejercicio fiscal del RIF, que se capacitaron en oficinas del SAT, Secretaría de Finanzas y Administración (SFA), NAFIN, entre otros, no lograron comprender de fondo los conceptos planteados para organizar compras, gastos y otras erogaciones, para

iniciar formalmente en un sistema electrónico como lo es un equipo de cómputo y aún más, con un sistema incomprensible para personas que no habían tenido la necesidad de utilizar un medio similar destinado al control de sus actividades para obtener ingresos.

GRAFICA 1. Cuadro de Universo de Contribuyentes Activos Registrados.

Distribución de los contribuyentes del RIF por sector de actividad económica.
enero a junio de 2015
Porcentaje del total



FUENTE: SAT. Cifras preliminares sujetas a revisión (Informe Tributario de Gestión. Segundo trimestre, 2015.)

Continuando con el análisis contenido en la Gráfica 1., los contribuyentes del TUP forman parte del tercer grupo que muestra la gráfica 1, 9.9% por concepto de transporte, correo y financiamiento en toda la República Mexicana, podemos considerar que este porcentaje es mínimo de todo el universo de contribuyentes en el país, de los cuales forman parte tres diferentes grupos de contribuyentes que el SAT considera que forman parte del tercer grupo importante de contribuyentes del RIF a nivel nacional.

Como último concepto de estudio dinámico publicado por el SAT para observar los principales movimientos en los dos trimestres de 2015, se encuentra esta gráfica que muestra el uso del sistema electrónico “Mis cuenta” por el total de los contribuyentes del RIF, así como de la proporción de aplicaciones genéricas, diferenciadas por tres conceptos cerrados y específicos: Ingresos, Egresos y Facturas, “**Puntos relevantes**” gráfica 2.

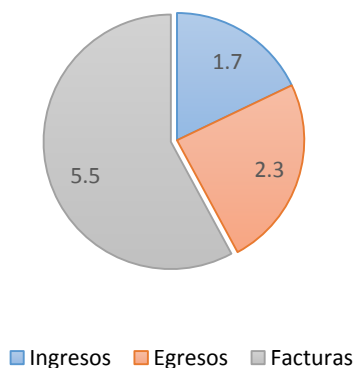
Bajo este estudio se observa que la demanda de la aplicación para el RIF empleando la plataforma del SAT “Mis cuentas”, se refiere al 1.7% de ingresos, el 2.3% de aplicaciones de egresos y 5.5% de emisión de facturas, el total de las aplicaciones realizadas en esta herramienta válida electrónica fueron 9.6 millones de operaciones. Por medio de este sitio destinado a contribuyentes menores como el RIF, los comprobantes de ingresos, gastos y facturas son de estructura sencilla sin inconvenientes extremos, timbres, folios fiscales, códigos estructurados y validados por certificadores autorizados, y muchas otras disposiciones de revisión, validación, certificación, sellos, códigos, etc.

Al concluir el análisis publicado por el SAT en la página 5 donde termina el breve estudio de la segunda de cuatro partes del ejercicio fiscal 2015 del RIF, es

importante observar que fue un estudio global de todo el régimen, se han plasmado los datos tal como los muestra este órgano fiscal, sin embargo, observo y remito que son "cifras preliminares sujetas a revisión", tal como lo asienta el documento mencionado en esta parte de publicación de estudio, en menos de una cuartilla sancionando la entidad emisora y calces de publicación.

GRAFICA 2. Puntos relevantes

Uso del aplicativo "Mis cuentas"
Millones de operaciones



FUENTE: Informe Tributario de Gestión, Segundo trimestre, 2015. SAT.

Después de observar y analizar los datos globales publicados por el SAT, de la primera mitad del ejercicio fiscal 2015 del total del RIF, es necesario puntualizar que fue realizado por el total de contribuyentes y montos recaudados, sin embargo, se realiza la reflexión de que los contribuyentes del TUP de la ciudad de Puebla están constituidos en la tercer parte de la gráfica 1, que corresponde al 9.9% de contribuyentes de transportes, correos y almacenamiento en todo el país.

2.6 ESCENARIO PARA EL RIF EN 2016.

El adiconamiento de párrafos en los tres artículos del RIF establecidos en la LISR para el ejercicio fiscal 2016, formaliza las obligaciones que se mostraban en la RMF, dentro de las que se mencionan: ingresos obtenidos por sueldos y salarios, uso o goce temporal de bienes inmuebles, ingresos por intereses, así como aquellos por la actividad del RIF, que generen en su conjunto ingresos superiores a los dos millones de pesos en el ejercicio inmediato anterior (ejercicio 2015), dejarán de pertenecer al mencionado régimen fiscal.

La vinculación entre cónyuges o relación de parentesco civil (Maldonado, 2014) que pueda vincular la actividad y beneficio económico de este régimen fiscal se considera inaceptable para contribuir como RIF. Observando el último párrafo de la fracción XVII, del artículo 27 de la CPEUM, establece:

“Las leyes locales organizarán el patrimonio de familia, determinando los bienes que deben constituirlo, sobre la base de que será inalienable y no estará sujeto a embargo ni a gravamen ninguno;”

Artículo 123. Apartado A, fracción XXVIII, del mismo ordenamiento señala:

“Las leyes determinarán los bienes que constituyan el patrimonio de la familia, bienes que serán inalienables, no podrán sujetarse a gravámenes reales ni embargos, y serán transmisibles a título de herencia con simplificación de las formalidades de los juicios sucesorios.”

Bajo estos dos apartados de artículos constitucionales, no favorece a lo señalado en el último párrafo de la fracción I del artículo 111 de la LISR, muestra un

impedimento para cónyuges pertenecer al régimen mencionado, pues parece resultar “un vínculo de beneficio económico”, sin embargo, existe un rango importante de personas con ingresos mínimos que no está inscrito en el RIF por la alta complejidad que representa para un nivel de conocimientos medio o bajo, cómo es el caso de contribuyentes del TUP.

Como se manifiesta en este esquema de estudio, el orden fiscal va más allá de los márgenes constitucionales para la procuración de recaudación instituida olvidando los valores esenciales del ser humano, se podría observar que la globalización universal trae este factor de desligar grupos familiares, empezando por cónyuges, más aun siendo de ingresos mínimos y de bajos niveles de estudio como pueden estar integrados grupos de contribuyentes del TUP.

Las referencias de la importancia de concesionarios del TUP que se han abordado en este capítulo también va enfocado a concientizar en que el traslado de personas es una parte social aunado a otra económica, es necesario participar reflexivamente en la obligación que representa obtener una concesión de transporte de pasajeros. Además de analizar la estructura de la normatividad regulatoria del TUP.

CAPÍTULO III. INVESTIGACIÓN DE CAMPO PARA LAS PERSONAS FÍSICAS DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE PUEBLA

Una vez finalizada la revisión a los antecedentes, la evolución, contenido actual, estado del arte así como el marco teórico de las personas físicas del transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Puebla, el siguiente paso es diagnosticar el estado en el que se encuentran las personas físicas del transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Puebla, es por ello que en el presente capítulo se analiza el marco legal del TUP, estructura, funcionamiento y actividades realizadas. Asimismo, se desarrolla el marco metodológico en el cual se identificará la naturaleza de la investigación, el diseño de la misma, la relación de los objetivos con la hipótesis y operacionalización de variables, se establece el procedimiento para identificar la población, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, así como la validez, con el fin de dar respuestas en forma ordenada y sistemática a las interrogantes planteadas.

3.1 DISEÑO DE LA METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN DE CAMPO

La presente investigación, de acuerdo con los objetivos planteados, se diseñó con un tipo de investigación de campo apoyada en:

Una investigación de campo por medio de un cuestionario que contiene 4 ejes para aplicar a las personas físicas del TUP, lo anterior obedece a que se pretende:

Detectar los principales retos fiscales que actualmente enfrentan los concesionarios del Transporte Público Urbano, en concreto las personas físicas de la ciudad de

Puebla, para analizar y proponer alternativas fiscales para que el contribuyente tribute en la formalidad con los beneficios fiscales del Régimen de Incorporación Fiscal (RIF).

Entendiendo a la investigación como el conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos, que aplicamos para el estudio de un fenómeno particular (Hernández Sampieri, 2006), para el estudio planteado se propone una investigación de campo con enfoque cuantitativo.

El enfoque cuantitativo considera la recolección de datos para la demostración de la hipótesis, manejando como base la medición, a través del sistema numérico y la estadística para el análisis de la información buscando establecer patrones de comportamiento que ayuden a probar la hipótesis planteada.

Por último, la investigación cuantitativa da la oportunidad de generalizar los resultados más ampliamente, lo cual permite tener el control sobre los fenómenos estudiados, así como su conteo y la magnitud de éstos, lo que nos permite tener un enfoque sobre puntos específicos del fenómeno y nos facilita comparar resultados entre estudios similares.

3.2 HIPÓTESIS Y LA OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Entendiendo por hipótesis:

“En una primera aproximación intuitiva, diremos que una hipótesis no es una pregunta sino una respuesta, una respuesta a un problema, un intento de explicación...” (Cazau, 2002)

“Las hipótesis indican lo que tratamos de probar y se definen como explicaciones tentativas del fenómeno investigado; deben ser formuladas a manera de proposiciones.” (Hernández Sampieri, 2006)

Por tanto, al ser la respuesta inicial a nuestra pregunta de investigación que en adelante se verificará para comprobarse con los datos recabados, se determina para la presente investigación la siguiente hipótesis:

El adecuado asesoramiento a los contribuyentes, personas físicas, del Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Puebla podrá permitir un acercamiento a una tributación formal para que puedan acceder a los beneficios y estímulos fiscales y la correcta determinación de la base gravable.

Conforme a Sampieri, las hipótesis causales se definen como proposiciones tentativas acerca de las posibles relaciones entre dos o más variables y la manera en que se manifiestan (Hernández Sampieri, 2006); para nuestro caso de estudio, se establecerá como una Hipótesis causal multivariada, al considerar una relación entre una variable independiente y varias dependientes.

Las variables son:

“...llamaremos variable a todo concepto que esperamos que varíe a lo largo de una investigación determinada.” (Cazau, 2002)

“Una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse” (Hernández Sampieri, 2006).

Por lo anterior, las variables cuyas propiedades son susceptibles de medirse y observarse para proponer escenarios alternativos de control para la integración de deducciones fiscales para la presentación de declaraciones de concesionarios del Transporte Urbano de Puebla, así como buscar métodos que condicionen los beneficios y estímulos fiscales para prevenir la incorrecta aplicación de los mismos son las siguientes:

Variable Independiente

Las personas físicas del Transporte Público Urbano de la Ciudad de Puebla representan un número importante contribuyentes del régimen de incorporación fiscal, al formalizar su situación fiscal podrán tener acceso a los beneficios y estímulos fiscales, por lo tanto aumentará la base tributaria de los contribuyentes.

Variabes Dependientes

Los conceptos que forman las variables dependientes surgen del tipo de contribuyentes y régimen fiscal que cumplen con las características fiscales del Régimen de Incorporación Fiscal señaladas en la LISR, así como

lo que otorgan beneficios y estímulos fiscales en Resolución Miscelánea Fiscal, dentro de la que se observan:

Obligaciones fiscales

Determinación de la base gravable

Conocimiento de los beneficios fiscales

Conocimiento de los estímulos fiscales

Tomando en cuenta que la hipótesis quedó definida como causal multivariada, se considera una investigación no experimental con un diseño transeccional correlacional-causal.

Definida como una investigación no experimental al plantear que se realiza sin hacer variar en forma intencional las variables independientes para observar su efecto sobre la variable dependiente, de tal forma que los fenómenos se observan tal como se desarrollan en su contexto natural para ser analizados. Son fenómenos ya existentes y las variables independientes existen sin posibilidad de manipularlas.

Establecido como un diseño transeccional correlacional-causal, conforme a Sampieri, donde se describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado, ya sea en términos correlacionales, o en función de la relación causa – efecto (Hernández Sampieri, 2006).

3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

El proceso de medición se realiza básicamente a partir de la operacionalización de las variables. A través de ésta se pasa de un concepto teórico, que se plantea en el problema de investigación y que es difícil de medir en la realidad directamente, hasta un concepto empírico, transformado por la investigación de campo para poder cuantificarlo en la realidad.

Las variables complejas requieren de instancias intermedias y el identificar las dimensiones o sub-variables para aterrizarlas en indicadores hacen un recorrido que va de lo general a lo particular, del plano teórico al plano empíricamente contrastable. Esto es, se identificarán las dimensiones de las variables planteadas en el presente trabajo de investigación para poder ser contrastadas empíricamente en indicadores, que no son otra cosa que parámetros que contribuyen a ubicar la situación en la que se halla la problemática a estudiar. la cual en resumen consiste en:

...el contribuyente tendrá la necesidad de contratar los servicios de un contador, los tecnicismos y sistemas informáticos de la plataforma del Servicio de Administración Tributaria (SAT), son instrumentos que requieren de estudios y habilidades para operarlos correctamente, de lo contrario puede resultar contraproducente aplicar conceptos que afectarán sustancialmente el expediente integral del contribuyente, bajo este contexto significará otra erogación.

A continuación se presenta la matriz de la operacionalización de las variables:

Tabla 4. Operacionalización de variables

Título	Retos Fiscales del Transporte Urbano de Pasajeros, personas físicas de la Ciudad de Puebla.
Hipótesis	El adecuado asesoramiento a los contribuyentes, personas físicas, del Transporte Urbano de Pasajeros de la ciudad de Puebla podrá permitir un acercamiento a una tributación formal para que puedan acceder a los beneficios y estímulos fiscales y la correcta determinación de la base gravable.
Variable I	Las personas físicas del Transporte Público Urbano de la Ciudad de Puebla representa un número importante contribuyentes del régimen de incorporación fiscal, al formalizar su situación fiscal podrán tener acceso a los beneficios fiscales y aumentará la base tributaria de los contribuyentes.
Eje.1	
Variable D	Obligaciones fiscales
Dimensión	De las Personas Físicas
Indicador	Ley del Impuesto Sobre la Renta. Artículo 112. “Los contribuyentes sujetos al régimen previsto en esta Sección, tendrán las obligaciones siguientes:...”
Ítems	Del 1 al 11
Eje. 2	
Variable D	Determinación de la base gravable
Dimensión	Autonomía
Indicador	Código Fiscal de la Federación. Artículo 6°. 3er párrafo. “...Corresponde a los contribuyentes la determinación de las contribuciones a su cargo, salvo disposición expresa en contrario...”
Ítems	Del 12 al 23
Eje. 3	
Variable D	Conocimiento de los beneficios fiscales
Dimensión	Orientación Fiscal
Indicador	Nivel de conocimiento que tiene el contribuyente de los beneficios fiscales
Ítems	Del 24 al 33
Eje. 4	
Variable D	Conocimiento de los estímulos fiscales
Dimensión	Orientación Fiscal
Indicador	Nivel de conocimiento que tiene el contribuyente de los estímulos fiscales
Ítems	Del 34 al 41

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5. Eje 1

Eje.	1
Variable D	Obligaciones fiscales
Dimensión	De las Personas Físicas
Indicador	Ley del Impuesto Sobre la Renta. Artículo 112. "Los contribuyentes sujetos al régimen previsto en esta Sección, tendrán las obligaciones siguientes:..."
Ítems	
<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Está inscrito en el Registro Federal de Causantes (SAT)? 2. En caso de haber respondido "SI" en la pregunta anterior, entonces ¿En cuál régimen fiscal? 3. ¿Está inscrito en más de un régimen fiscal? 4. ¿Sabe en detalle cuáles son sus obligaciones fiscales? 5. ¿Por qué medio se enteró que tenía obligaciones fiscales? 6. ¿Sabe cuántas obligaciones fiscales federales tiene que cumplir como permisionario? 7. ¿Sabe cómo cumplir con la presentación de sus declaraciones de impuestos? 8. ¿Conoce la herramienta del portal del SAT "Mis Cuentas"? 9. ¿Qué persona presenta sus declaraciones? 10. ¿Conoce el motivo por el cual se deben pagar impuestos? 11. ¿Sabe cuál es el fundamento legal que norma el pago de impuestos? 	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6. Eje 2

Eje.	2
Variable D	Determinación de la base gravable
Dimensión	Autonomía
Indicador	Código Fiscal de la Federación. Artículo 6°. 3er párrafo. "...Corresponde a los contribuyentes la determinación de las contribuciones a su cargo, salvo disposición expresa en contrario..."
Ítems	
<p>12. ¿Sabe que dentro de las obligaciones fiscales se encuentra el pago de impuestos?</p> <p>13. ¿Tiene conocimiento de quien está obligado a determinar sus impuestos?</p> <p>14. ¿Sabe que el Código Fiscal de la Federación otorga al contribuyente el derecho de la determinación de sus impuestos?</p> <p>15. A partir de 2014 la autoridad fiscal por medio del portal del SAT proporcionó una herramienta gratuita para el control de ingresos, gastos (contabilidad) y determinación de impuestos, dirigida principalmente al RIF ¿conoce la herramienta?</p> <p>16. ¿Ha tenido asesoría para manejar la herramienta de "Mis Cuentas"?</p> <p>17. En caso de haber respondido "SI" en la pregunta anterior, entonces ¿Quién le proporcionó la asesoría para el manejo de la herramienta de "Mis Cuentas"?</p> <p>18. En su opinión ¿La herramienta de "Mis Cuentas" es accesible para que usted mismo determine sus impuestos?</p> <p>19. ¿Usted calcula y paga oportunamente sus impuestos?</p> <p>20. Si usted no calcula sus impuestos ¿Quién lo hace?</p> <p>21. En el caso de que otra persona controle su contabilidad y calcule sus impuestos ¿Tiene algún costo?</p> <p>22. En caso de haber respondido "SI" en la pregunta anterior, entonces ¿Dentro de que rango de costo en pesos representa el pago mensual?</p> <p>23. Al día de hoy ¿Está de acuerdo que cuenta con la asesoría necesaria para tener en orden su situación fiscal y el pago de sus impuestos?</p>	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 7. Eje 3

Eje.	3
Variable D	Conocimiento de los beneficios fiscales
Dimensión	Orientación Fiscal
Indicador	Nivel de conocimiento que tiene el contribuyente de los beneficios fiscales
Ítems	
<p>24. ¿Sabe a partir de qué fecha entró en vigor el Régimen de Incorporación Fiscal?</p> <p>25. ¿Sabe que son los beneficios fiscales?</p> <p>26. ¿Sabe que los contribuyentes del RIF cuentan con beneficios fiscales?</p> <p>27. ¿Tiene conocimiento de cuáles son los beneficios fiscales?</p> <p>28. En el caso de haber respondido “Si” en la pregunta anterior escriba los que conozca:</p> <p>29. ¿A cuáles de estos beneficios tiene acceso?</p> <p>30. ¿Sabe el motivo por el cual el contribuyente puede perder los beneficios fiscales?</p> <p>31. En el supuesto de que el contribuyente del RIF perdiera los beneficios fiscales ¿Sabe cuál sería la repercusión más significativa para el contribuyente? Describa textualmente:</p> <p>32. De acuerdo a su punto de vista como contribuyente ¿En qué grado los beneficios fiscales apoyan a la economía de su actividad como concesionario?</p> <p>33. Para mantener los beneficios fiscales ¿A usted como contribuyente le resulta complicado vigilar y mantener al día los requisitos para permanecer con estos beneficios?</p>	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 8. Eje 4

Eje.	4
Variable D	Conocimiento de los estímulos fiscales
Dimensión	Orientación Fiscal
Indicador	Nivel de conocimiento que tiene el contribuyente de los estímulos fiscales
Ítems	
<p>34.¿Sabe que son los estímulos fiscales?</p> <p>35.¿Sabe que los contribuyentes del RIF cuentan con estímulos fiscales?</p> <p>36.¿Tiene conocimiento de cuáles son los estímulos fiscales? Puede enumerar los que conozca:</p> <p>37.¿A cuáles de estos estímulos tiene acceso?</p> <p>38.¿Sabe el motivo por el cual el contribuyente puede perder los estímulos fiscales?</p> <p>39.En el supuesto de que el contribuyente del RIF perdiera los estímulos fiscales ¿Sabe cuál sería la repercusión más significativa para el contribuyente? Describa textualmente:</p> <p>40.De acuerdo a su punto de vista como contribuyente ¿En qué grado los estímulos fiscales apoyan a la economía de su actividad como concesionario?</p> <p>41.Para mantener los estímulos fiscales ¿A usted como contribuyente le resulta complicado vigilar y mantener al día los requisitos para permanecer con estos estímulos?</p>	

Fuente: Elaboración propia

3.4 PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Es necesario investigar cómo está integrado el sistema de transporte público en otros países, se tomarán fuentes primarias como: bibliográficas, hemerográfica, ediciones digitales, revistas especializadas, lo cual permitirá tener un amplio panorama de cuáles son los sistemas preponderantes de transportes públicos.

Analizar la historia del transporte en nuestro país nos permitirá observar la evolución y las tendencias que contribuyeron al desarrollo y apertura de nuevas formas de comercio y comunicación.

Buscar cuáles son los medios de transporte existen en la ciudad de Puebla para movilizar a la población que demanda este servicio, la fuente principal para esta actividad de estudio se basará en la fuente de la Secretaría de Transporte del Estado de Puebla, que permitirá conocer cómo están organizados los distintos sistemas de transporte urbano, esta información está registrado en el sitio oficial web de la Secretaría.

Identificada la población del transporte público urbano, la cual será el Universo de Estudio, se elegirá la muestra de estudio, que servirá como parámetro de las necesidades como empresarios y contribuyentes, de esta manera se podrán medir las erogaciones propias de su actividad, la técnica que se aplicará es la encuesta, por medio de cuestionarios se recabarán los datos necesarios para procesar la información, por otra parte también es necesario utilizar la técnica de la entrevista que apoyará sustancialmente el estudio y localización de características específicas de los detalles que por medio de la encuesta no se pueden obtener.

3.5 POBLACIÓN Y MUESTRA

Tal como se señaló el tipo de investigación es de campo apoyada en una técnica de recopilación de información.

De acuerdo a La Metodología de la Investigación (Sampieri, 2010). la técnica es define como el procedimiento de medición o recopilación de datos y debe cumplir con tres características esenciales: validez, confiabilidad y objetividad. Por lo tanto, al cumplir con estas peculiaridades resulta apropiada para aplicar a objetos de investigaciones científicas. Las técnicas que se aplican en el método científico son: la entrevista, la encuesta y la observación.

Por consiguiente, para el presente estudio se empleará la técnica de encuesta, la cual se realizará a través de la aplicación de un instrumento de medición, previo a esto, es necesario identificar a la población y muestra a observar.

a. Población

Si se considera que población es el conjunto de todos los elementos de estudio que cumplen con una serie de especificaciones determinadas, la población que se identifica es la siguiente:

La población de concesionarios de transporte público en todo el estado, de acuerdo con el último censo de la Secretaría de Transportes publicado el día 20 de febrero de 2015 en el portal oficial del Estado de Puebla, personas físicas y morales

es de 13 mil 307, donde las personas físicas del TUP en la ciudad de Puebla en el RIF que se toman para el presente estudio es de 96, en el entendido de que la población de concesionarios únicamente figurar las rutas urbanas que circulan en el cuadrante sur-poniente de la ciudad, tomando en consideración que por diversas causas a la fecha haya una variación en cuanto al número de unidades en circulación, por accidentes, fallas mecánicas significativas, baja definitiva de la unidad, etc.

b. Muestra

La selección para la aplicación del instrumento de medición dentro de la unidad de análisis es la muestra probabilística, la elección de la muestra radica en que se presupone que todos los elementos de la población tienen una misma probabilidad de ser elegidos por poseer las características para la medición del problema. Asimismo, se contempla que es transeccional o transversal, ya que se recolectan datos en un solo momento, esto es, en un tiempo único (Hernández Sampieri, 2006).

La fórmula bajo la cual se obtuvo el índice de contribuyentes para obtener resultados concretos y específicos de este tema, se aplicó a la población en general de contribuyentes del RIF del TUP en un área geográfica específica para observar la cuantía de los contribuyentes a que me refiero en este tema. La fórmula que aplico para obtener el dato delimitado bajo el cual se logran los resultados en este estudio es la siguiente:

Formula de muestreo poblacional probabilístico:

$$\frac{N * (\alpha_c * 0,5)^2}{1 + (e^2 * (N - 1))}$$

Dónde: N = Total de la población, a = probabilidad aceptable
0,5 = hipótesis relativa, e = error aceptable

La muestra se determinó de la siguiente manera, apoyada en la fórmula arriba descrita:

CÁLCULO DEL TAMAÑO DE UNA MUESTRA

ERROR	3.0%
TAMAÑO POBLACIÓN	96
NIVEL DE CONFIANZA	80%

TAMAÑO DE LA MUESTRA = 79

3.6 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN.

El instrumento que se aplica en este estudio se refiere al cuestionario, nos permite recabar información para medir las variables establecidas para la elaboración de la propuesta específica y concreta.

El cuestionario es uno de los instrumentos más utilizados, está formado por una serie de preguntas relacionadas con las variables que se desean medir, mismas que son congruentes con el planteamiento del problema y la hipótesis propuesta.

En el diseño del cuestionario se optó por el uso de preguntas cerradas, las cuales están categorizadas o contienen repuestas previamente establecidas o delimitadas, éstas pueden incluir sólo dos posibilidades de respuesta o varias, este diseño nos facilita la codificación y análisis de las respuestas.

Sin embargo también se incluyen en el instrumento preguntas mixtas que son necesarias para medir determinadas sub categorías.

Retomando el apartado 3.2 denominado **“La hipótesis y la operacionalización de las variables”**, con la identificación de las variables, dimensiones e indicadores se elabora la matriz que permitirá construir los ejes e ítems del instrumento de medición, tal como se identifica en la siguiente matriz.

Así mismo, el instrumento de medición cuenta con los siguientes ejes:

Datos informativos del encuestado. En esta sección se obtiene información general del encuestado, que servirá en adelante para plantear estrategias en base al tipo de población, edad, grado de estudio.

Eje 1. Determinación de las contribuciones por el contribuyente. El eje 1 permitirá medir el grado de conocimiento que el entrevistado tiene de sus obligaciones fiscales como concesionario de transporte público.

Eje 2. Determinación de la base gravable. El objetivo de este eje es saber qué nivel de conocimiento tiene el contribuyente para determinar sus impuestos.

Eje 3. Conocimiento de los beneficios fiscales. Después del análisis de los principales conceptos del entorno tributario del contribuyente como concesionario,

se aplica este eje para observar la frecuencia de contribuyentes que conocen el impacto de no cumplir con sus obligaciones fiscales.

Eje 4. Conocimiento de los estímulos fiscales. Al igual que el eje 3, este eje se pretende medir el equilibrio entre simplificación administrativa (beneficios fiscales) y beneficios pecuniarios (estímulos fiscales).

A continuación, en el esquema 3, se ejemplifica el instrumento de medición diseñado para esta investigación, el cual se aplicará a la muestra indicada anteriormente, éste considera los 4 ejes antes mencionados para la evaluación de las variables planteadas en este proyecto, mediante varios ítems enfocados en aspectos particulares de las mismas, las cuales apoyaran el diseño de la propuesta de:

Proponer escenarios alternativos de control para la integración de deducciones fiscales para la presentación de declaraciones de concesionarios del Transporte Urbano de Puebla, así como buscar métodos que condicionen los beneficios y estímulos fiscales para prevenir la incorrecta aplicación de los mismos

Esquema 3. Instrumento de medición



El presente instrumento de medición se diseña para realizar una encuesta, para la cual se elige la herramienta del cuestionario mismo que se ha diseñado con fines académicos para el proyecto de tesis titulado: “Retos Fiscales del Transporte Urbano de Pasajeros, personas físicas de la Ciudad de Puebla”.

El cuestionario consta de 41 ítems en total, agrupados en 4 ejes o categorías estructurados de la siguiente manera:

- Eje 1 “Obligaciones fiscales”
- Eje 2 “Determinación de las contribuciones por el contribuyente”
- Eje 3 “Nivel de conocimiento de los Beneficios fiscales por los contribuyentes del RIF”
- Eje 4 “Nivel de conocimiento de los Estímulos fiscales por los contribuyentes del RIF”

Objetivo. El instrumento se ha diseñado para ser aplicado a concesionarios personas físicas del transporte público de pasajeros de la ciudad de Puebla, con el objetivo de recabar información acerca de la percepción de su situación fiscal, para generar estrategias que le permitan permanecer en el Régimen de Incorporación Fiscal.

NOTA 1. La utilidad de ésta investigación solo es para efectos de desarrollo de la tesis en referencia. Los datos que usted comparta son estrictamente confidenciales y reservados.

Instrucciones de llenado del instrumento-cuestionario: Circule la respuesta que resuelve la pregunta formulada y en su caso responda en los espacios con la información requerida.

Fuente: Elaboración propia

Esquema 4 (continuación). Instrumento de medición

DATOS INFORMATIVOS DEL ENCUESTADO

1. Edad

2. ¿Cuál es su nivel de estudios? (Circule nivel y grado concluido)

NIVEL	GRADO
1. Licenciatura o superior	1 2 3 4 5 6
2. Técnico	1 2 3
3. Preparatoria	1 2 3
4. Secundaria	1 2 3
5. Primaria	1 2 3 4 5 6
6. Sin grado de estudio	

3. Número de ruta de transporte público (Ej. 25-A, 10, 32-A, etc.)

4. ¿Cuántas concesiones de transporte público urbano tiene al día de hoy?

5. ¿Hace cuántos años le fue otorgada la concesión?

EJE. 1. OBLIGACIONES FISCALES

1. ¿Está inscrito en el Registro Federal de Causantes (SAT)?

1. Si. 2. No. 3. No sé.

2. En caso de haber respondido "SI" en la pregunta anterior, entonces ¿En cuál régimen fiscal está inscrito?

3. ¿Está inscrito en más de un régimen fiscal?

1. Si. ¿En cuáles? 2. No. 3. No sé.

4. ¿Sabe en detalle cuáles son sus obligaciones fiscales?

1. Si. 2. No. 3. No tengo idea

5. ¿Por qué medio se enteró que tenía obligaciones fiscales?

1. SAT 2. Secretaría de Finanzas del Estado de Puebla 3. Contador
4. La comunidad del transporte público 5. Otro medio ¿Cuál?

6. ¿Sabe cuántas obligaciones fiscales federales tiene que cumplir como permisionario?

1. 10 o más obligaciones 2. 5 obligaciones 3. 1 obligación
4. 0 obligaciones 5. No sabe cuántas obligaciones

7. ¿Sabe cómo cumplir con la presentación de sus declaraciones de impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

8. ¿Conoce la herramienta del portal del SAT “Mis Cuentas”?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

9. ¿Qué persona presenta sus declaraciones?

1. Contador 2. Familiar 3. Un conocido
4. Usted en algún módulo del SAT 5. No presenta declaraciones

10. ¿Conoce el motivo por el cual se deben pagar impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

11. ¿Sabe cuál es el fundamento legal que norma el pago de impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

EJE 2. DETERMINACIÓN DE LA BASE GRAVABLE

12. ¿Sabe que dentro de las obligaciones fiscales se encuentra el pago de impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

13. ¿Tiene conocimiento de quién está obligado a determinar sus impuestos?

1. La autoridad fiscal 2. Un contador 3. Un familiar
4. El contribuyente 5. No tiene idea

14. ¿Sabe que el Código Fiscal de la Federación otorga al contribuyente el derecho de la determinación de sus impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

15. A partir de 2014 la autoridad fiscal por medio del portal del SAT proporcionó una herramienta gratuita para el control de ingresos, gastos (contabilidad) y determinación de impuestos, dirigida principalmente al RIF ¿conoce la herramienta?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

16. ¿Ha tenido asesoría para manejar la herramienta de “Mis Cuentas”?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

17. En caso de haber respondido “**SI**” en la pregunta anterior, entonces ¿Quién le proporcionó la asesoría para el manejo de la herramienta de “Mis Cuentas”?

1. Un contador 2. Un familiar 3. Un conocido 4. El SAT 5. Ninguna persona

18. En su opinión ¿La herramienta de “Mis Cuentas” es accesible para que usted mismo determine sus impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

19. ¿Usted calcula y paga oportunamente sus impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

20. Si usted no calcula sus impuestos ¿Quién lo hace?

1. Un contador 2. Un familiar 3. Un conocido 4. El SAT 5. Ninguna persona

21. En el caso de que otra persona controle su contabilidad y calcule sus impuestos ¿Tiene algún costo?

1. Si. 2. No.

22. En caso de haber respondido “**SI**” en la pregunta anterior, entonces ¿Dentro de que rango de costo en pesos representa el pago mensual?

1. \$ 5,000 a \$10,000 2. \$ 4,999 a \$ 1,000 3. \$ 999 a \$ 500
4. \$ 499 a \$ 100 5. Ningún costo

23. Al día de hoy ¿Está de acuerdo que cuenta con la asesoría necesaria para tener en orden su situación fiscal y el pago de sus impuestos?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

Eje 3. Conocimiento de los beneficios fiscales

24. ¿Sabe a partir de qué fecha entró en vigor el Régimen de Incorporación Fiscal?

1. En el año 2000 2. En el año 2010 3. En el año 2014
4. En el año 2015 5. No tengo idea.

25. ¿Sabe qué son los beneficios fiscales?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

26. ¿Sabe que los contribuyentes del RIF cuentan con beneficios fiscales?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

27. ¿Tiene conocimiento de cuáles son los beneficios fiscales?

1. Si. 2. No.

28. En el caso de haber respondido “**SI**” en la pregunta anterior escriba los que conozca:

29. ¿A cuáles de estos beneficios tiene acceso?

30. ¿Sabe el motivo por el cual el contribuyente puede perder los beneficios fiscales?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

31. En el supuesto de que el contribuyente del RIF perdiera los beneficios fiscales ¿Sabe cuál sería la repercusión más significativa para el contribuyente? Describa textualmente:

32. De acuerdo a su punto de vista como contribuyente ¿En qué grado los beneficios fiscales apoyan a la economía de su actividad como concesionario?

1. 100% 2. 75% 3. 50% 4. 25% 5. 0%

33. Para mantener los beneficios fiscales ¿A usted como contribuyente le resulta complicado vigilar y mantener al día los requisitos para permanecer con estos beneficios?

1. Muy Complicado 2. Mucho 3. Poco
4. Nada 5. Desconozco el tema

EJE 4. CONOCIMIENTO DE LOS ESTÍMULOS FISCALES

34. ¿Sabe qué son los estímulos fiscales?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

35. ¿Sabe que los contribuyentes del RIF cuentan con estímulos fiscales?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

36. ¿Tiene conocimiento de cuáles son los estímulos fiscales?
Puede enumerar los que conozca:

37. ¿A cuáles de estos estímulos tiene acceso?

38. ¿Sabe el motivo por el cual el contribuyente puede perder los estímulos fiscales?

1. Si. 2. No. 3. Desconozco el tema

39. En el supuesto de que el contribuyente del RIF perdiera los estímulos fiscales

¿Sabe cuál sería la repercusión más significativa para el contribuyente? Describa textualmente:

40. De acuerdo a su punto de vista como contribuyente

¿En qué grado los estímulos fiscales apoyan a la economía de su actividad como concesionario?

1. 100% 2. 75% 3. 50% 4. 25% 5. 0%

41. Para mantener los estímulos fiscales ¿A usted como contribuyente le resulta complicado vigilar y mantener al día los requisitos para permanecer con estos estímulos?

1. Muy Complicado 2. Mucho 3. Poco

4. Nada 5. Desconozco el tema

Fuente: Elaboración propia.

Al concluir la investigación de campo se revisarán los cuestionarios para observar si existe alguna anotación relevante que el o los encuestados hayan escrito, además, revisar que las hojas que forman cada cuadernillo no estén desprendidas para poder manejar adecuada y ágilmente los instrumentos de medición al momento de la tabulación y codificación de datos contenidos en el instrumento de medición.

Como resultado de la operacionalización de variables, en este capítulo se obtuvo el cuestionario como instrumento de medición para llevar a cabo la investigación de campo, que consistirá en levantar una encuesta a contribuyentes personas físicas del transporte urbano, siguiendo el orden de la metodología de la investigación.

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS OBTENIDOS EN LA INVESTIGACION DE CAMPO

Continuando con la metodología de la investigación, en este capítulo se realiza la recolección de información para continuar con el procesamiento, interpretación de resultados y sistematización de la información que servirá para traducir los datos cualitativos a cuantitativos por medio de los datos por eje. Al obtener la información cuantitativa se realizarán los análisis gráficos de las diferentes categorías de las variables absolutas y relativas, se mostrarán gráficas para observar las variantes de las diferentes preguntas del cuestionario que será un instrumento importante para recopilar la información que será la fuente principal de medición del tema: “Retos Fiscales del Transporte Urbano de Pasajeros, Personas Físicas de la Ciudad de Puebla”, de esta manera se pretenden obtener los resultados del estudio que se presenta en esta tesis.

4.1 RECOLECCIÓN DE LOS DATOS.

En la presente sección se muestran los resultados obtenidos a través del instrumento de medición aplicado a contribuyentes personas físicas del Régimen de Incorporación Fiscal del Transporte Público Urbano de la ciudad de Puebla, los cuales se analizan con un método que va de lo general a lo particular. El análisis parte de la sistematización de los datos por eje, para lo cual se elabora un modelo de codificación y tabulación de la información obtenida en los ítems, que recopilará de todos los datos alcanzados cuantificando por cada uno de los cuestionamientos aplicados a la población de contribuyentes.

4.2 PROCESAMIENTO DE DATOS.

A través de la elaboración de una matriz para concentrar los datos recolectados, esto es, desarrollar un modelo de codificación y tabulación de la información obtenida, se procederá al incorporar los datos recolectados en los formularios establecidos para obtener los resultados gráficos que proporcionaran una imagen visual para externar el resultado del estudio realizado a los contribuyentes del TUP en la ciudad de Puebla, de esta manera se podrá mostrar la cuantía obtenida al total de la población a que se aplicó el cuestionario para este tema.

Posterior a la aplicación de la encuesta a contribuyentes del RIF del TUP en la ciudad de Puebla, se recolectaron los datos, se realizó la revisión en cuestionarios para precisar si faltaban datos concretos, en el caso de preguntas abiertas, se observó la información para determinar codificación para asemejar conceptos similares a un dato preciso. Así, se logra obtener información confiable para proceder a capturar la información de cuestionarios en plantillas que irán acumulando los resultados en hojas electrónicas que al término de captura, revisión, cotejo y almacenamiento de datos se podrán procesar en un recurso más sólido y visible con el cual podremos observar el comportamiento del proceso realizado.

4.3 MATRIZ DE CODIFICACIÓN DE DATOS.

Al término de la revisión del instrumento de medición se elabora la Matriz de codificación de datos, en ella se vacían los datos captados en cada encuesta para llevar un orden de información por cada cuadernillo, así se forma el inicio de captura de datos en formatos elaborados para esta aplicación de información, formando una base de datos que servirá para procesar la información codificada en los diversos

procesos hasta las gráficas que serán el aporte esencial para observar los aspectos importantes del levantamiento de las encuestas.

En la matriz de codificación de preguntas y respuestas, tabla 9, se muestra una parte del total de contribuyentes encuestados, así como las respuestas por cada cuestionario contenido en los formatos aplicados por cada uno de los concesionarios que se tomaron como muestras del TUP.

TABLA 9. Matriz de datos del TUP con totales.

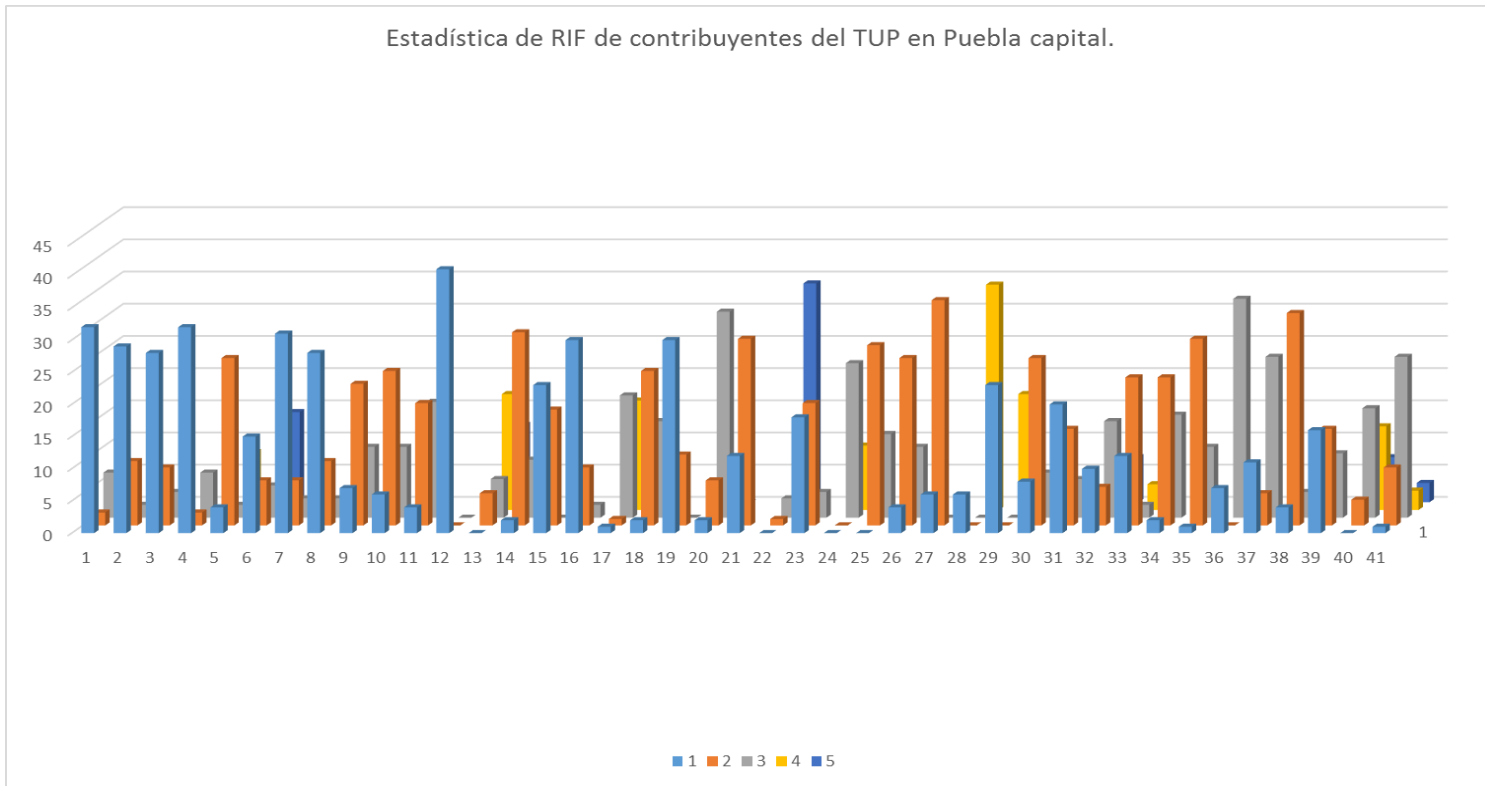
		MATRIZ DE CODIFICACIÓN DE RESPUESTAS														
		Cuestionarios Aplicados a Concesionarios									Total de Respuestas					
		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	1	2	3	4	5	
P r u e s t a n s a r e i n o	E1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	32	2	7		
	E2	3	1	2	1	1	1	1	2	1	2	29	10	2		
	E3	2	3	1	1	1	1	1	2	3	3	28	9	4		
	E4	1	2	1	1	1	1	2	1	1	4	32	2	7		
	E5	3	3	2	2	2	2	1	1	1	5	4	26	2	9	0
	E6	5	5	2	2	2	5	5	5	5	6	15	7	5	0	14
	E7	1	3	1	1	1	1	2	1	3	7	31	7	3	0	0
	E8	1	2	1	1	1	1	2	2	1	8	28	10	3		
	E9	1	1	2	2	2	1	2	1	3	9	7	22	11	1	0
	E10	1	1	2	3	1	2	2	2	2	10	6	24	11		
	E11	1	1	2	2	3	2	2	2	2	11	4	19	18		
	E12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	41	0	0		
	E13	2	5	4	5	5	4	2	4	4	13	0	5	6	18	12
	E14	2	2	2	2	2	2	3	2	2	14	2	30	9		
	E15	1	2	2	2	2	1	1	2	2	15	23	18	0		

FUENTE: Elaboración propia (fracción del total de la matriz codificada con respuestas).

La matriz de codificación de respuestas se realizó con las 41 preguntas de cada instrumento de medición, contenidas en los renglones horizontales “E1, E2, E3,”

etc., mientras que cada uno de los contribuyentes del TUP encuestados, fueron registrados en las columnas verticales "P1, P2, P3," etc., 59 concesionarios. Al término del registro total de concesionarios encuestados, se totalizan los resultados por cada una de las respuestas en orden: 1 al 5, considerando número de pregunta aplicada y contabilizando en cada columna de la parte final de la matriz de la Tabla 9.

Al término del llenado de la matriz se observan los totales concentrados por el orden de respuestas, por cada pregunta aplicada a los contribuyentes encuestados, considerando el motivo de respuesta.



FUENTE: Histograma de los resultados gráficos de la investigación realizada a los contribuyentes del RIF del TUP en la ciudad de Puebla. Elaboración propia.

De acuerdo al histograma, figura 10, podemos observar las variantes extremas que presenta este gráfico, sin embargo, el punto donde todos los contribuyentes del TUP que participaron en esta encuesta, están conscientes de la obligación del pago de impuesto, así la gráfica muestra en la respuesta 12, que los concesionarios encuestados sabe que tienen a su cargo el pago del impuesto que le corresponda en forma bimestral. Mientras que la respuesta con mayor compromiso de conocer los motivos que originan la pérdida de aplicar estímulos fiscales, respuesta 38, de igual forma la respuesta en un alto índice de conservar los estímulos fiscales en un parámetro alto, resultado del cuestionamiento 41 donde señala el índice medio de las 5 propuestas planteadas.

4.4 SISTEMATIZACIÓN DE VARIABLES.

Los resultados obtenidos e interpretados en los ejes se procesan para lograr la sistematización de la información contenida en los cuestionarios de encuesta, las personas participantes en ocasiones aportan información relevante sin que se tenga que registrar en los formatos de encuesta, siempre y cuando surja información importante que pueda apoyar al entorno de las situaciones que contiene el cuestionario aplicado, sin embarro, los contribuyentes por las necesidades de su actividad realizan comentarios o sugerencias que en ocasiones llevan a obtener información que ellos mismos concretan, ratifican y sostienen, así, es posible lograr obtener los información importante que apoye en concreto el fondo de una o más cuestionamientos contenidos en el instrumento de medición.

- **Tabla de frecuencias del TUP.**

Posteriormente los resultados se reflejan mediante el diseño de tablas con las frecuencias absolutas y relativas, las cuales se representan gráficamente para su interpretación, tabla 10. Por medio del procesamiento de las respuestas obtenidas se clasifican por cada uno de los ejes por rangos de intervalos, obteniendo cuatro partidas que se graficarán a continuación.

TABLA 10. Frecuencias de las variables.

TABLA DE FRECUENCIAS DE LAS VARIABLES										
	Rango de respuestas									
Intervalos	1	2	3	4	5	Frecuencia Absoluta (N1)	Frecuencia Acumulada (fi-ni/n)	Frecuencia Relativa (fi-ni/n)	Frecuencia Relativa Acumulada (fi-ni/n) en %	
1-11	155	126	64	10	14	369	369	0.13	13.00%	
12-23	161	154	90	38	49	492	861	0.17	17.00%	
24-33	209	313	168	108	63	861	1722	0.30	30.00%	
34-41	251	426	304	106	61	1148	2870	0.40	40.00%	
TOTAL	776	1019	626	262	187	2870		1.00	100.00%	

FUENTE: Tabla de frecuencias de respuestas de contribuyentes del TUP. Elaboración propia.

- **Gráficas por cada eje contenido en la encuesta.**

Así, se elaboran las gráficas por cada eje aplicado en la encuesta, el resultado que podemos observar en el rango del eje 1 que aborda las obligaciones fiscales de los contribuyentes del TUP, podemos observar que las respuestas conjuntas que el primer eje muestra para los concesionarios, están de acuerdo en formar parte de contribuyentes activos, así se mantienen inscritos en el RFC en el orden fiscal del RIF y presentar las declaraciones bimestrales por medio del portal del SAT, por ellos

mismos o por medio de otra persona que realice el cumplimiento de sus declaraciones fiscales en forma oportuna, principalmente.

GRÁFICA 4. Eje 1. Obligaciones fiscales RIF del TUP



FUENTE. Resultados del primer Eje del instrumento de medición del TUP en la ciudad de Puebla. Elaboración propia

En esta gráfica se observan los dos primeros puntos relevantes que los concesionarios del TUP aportaron individualmente, así, el resultado que observamos es superior al primer eje con respecto a la concentración de los dos primeros rangos de respuestas en el total de los contribuyentes participantes en las encuestas realizadas a los contribuyentes personas físicas del RIF.

GRÁFICA 5. Eje 2. Determinación de la Base Gravable del RIF del TUP



FUENTE. Resultados del Eje 2 del instrumento de medición del TUP en la ciudad de Puebla. Elaboración propia

En la gráfica del eje 3 podemos observar que el margen en la variable dependiente, se concentra en la respuesta 2, donde se concentran las respuestas de negativa del conocimiento de beneficios fiscales que la SHCP colocó en el primer sitio lo negativo con relación a los beneficios fiscales que se aplican en 2015 al RIF al realizar la actividad de concesionarios del TUP.

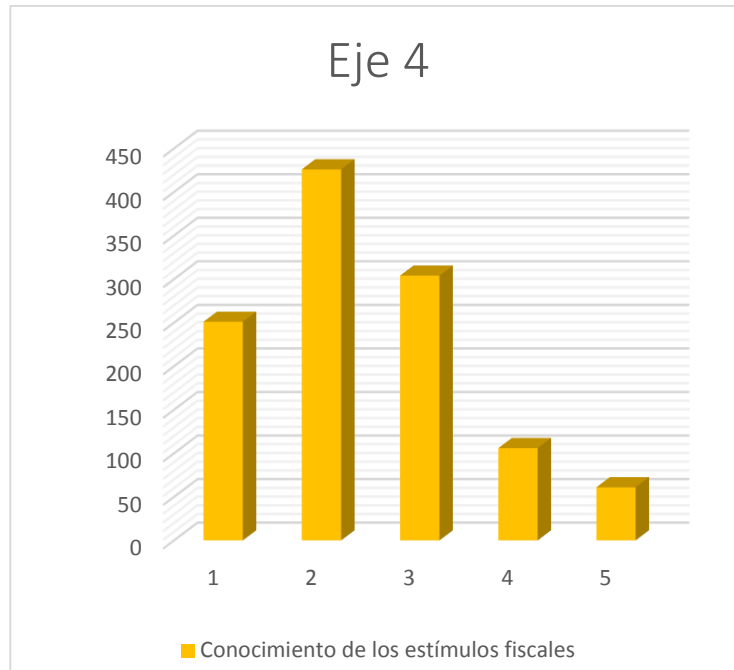
GRÁFICA 6. Eje 3. Conocimiento de los beneficios fiscales del RIF del TUP



FUENTE. Resultados del Eje 3 del instrumento de medición del TUP en la ciudad de Puebla. Elaboración propia

La gráfica 4 del estudio realizado a los contribuyentes del TUP, muestra nuevamente la tendencia de la gráfica 3, la negativa del conocimiento de los estímulos fiscales que la autoridad fiscal ha colocado en este régimen fiscal para aplicar en los dos primeros años, en que el RIF ha puesto en marcha un cúmulo de contribuyentes del Régimen de Pequeños Contribuyentes, Actividad Empresarial, Actividad Profesional que expiden Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) Factura, Arrendamiento.

GRÁFICA 7. Eje 4. Conocimiento de los estímulos fiscales del RIF del TUP



FUENTE. Resultados del Eje 4 del instrumento de medición del TUP en la ciudad de Puebla. Elaboración propia.

Podemos observar que los contribuyentes del TUP, a pesar de tener varias repercusiones positivas, como los beneficios y estímulos fiscales en los dos primeros años de este régimen fiscal no han captado las alternativas positivas de esta legislación fiscal aplicable a contribuyentes con responsabilidades tan altas como los contribuyentes del TUP, sin embargo, los procesos fiscales complicados, plataformas del SAT con la complejidad para personas físicas con muy poco tiempo y capacitación para elevarse en diez años que durará esta modalidad de régimen fiscal, en el caso de los concesionarios del TUP, cuando tengan que pagar impuestos, placas y otros gastos de su propio entorno de contribuyentes cautivos por el SAT para poder proporcionar el servicio de transporte urbano,

4.5 PROCESAMIENTO DE DATOS.

La elaboración del análisis final de los resultados se realiza con una serie de matrices que se apoyan en la herramienta denominada Árbol de Problemas para la generación de estrategias, mismas que desarrollarán la propuesta realizada en esta Tesis de Maestría en Contribuciones. Este proceso el resultado de proceso obtenido en el estudio de este tema, la información que se manifiesta se concreta al resultado específico del conjunto de contribuyentes abordados para el estudio de tema y proceso planteado para lograr observar los puntos finos que se emiten por diversas aplicaciones, sistemas, entrevista y los procedimientos aplicados en este estudio.

4.6 INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

Explicación de las gráficas, para ello nos apoyaremos del análisis cuantitativo, el cual se efectúa con toda la información numérica resultante de la investigación. Esta, luego del procesamiento que ya se le habrá hecho, se nos presentará como un conjunto de cuadros, tablas y medidas, a las cuales se les han calculado sus porcentajes y presentado convenientemente. Para cada cuadro que se haya obtenido será preciso evaluar el comportamiento de las variables que aparezcan en él, precisando la forma en que actúan individualmente. Luego se observarán las relaciones que pueden percibirse entre una y otra variable, si el cuadro es de doble entrada, tratando de precisar la forma en que una afecta a la otra. Si se trata de un cuadro de tres variables será conveniente examinar primero los valores totales, pues en ellos se ve el funcionamiento global de cada variable operando de modo independiente, para luego pasar a confrontar, por pares, las variables, tratando de detectar las influencias que existan entre ellas.

- **Árbol de problemas.**

Para el análisis de la información los investigadores utilizan herramientas visuales esquematizando el problema, dificultad u obstáculo a investigar, así como para poder identificar contextos no previstos, valorar propuestas, proponer alternativas idealizadas (Osorio, 2011).

El objetivo medular del instrumento es dar un enfoque concreto para la tomar decisiones, visualizando las implicaciones que puede tener las causas (raíces) que originaron el problema de estudio (tronco), centralizando mediante una estructura semejante a un árbol, las consecuencias o efectos (copa del árbol) que se origina al no resolver el problema, de esta manera se justifica que merezca la exploración para proponer soluciones que apoyen el actuar de los contribuyentes de este estudio.

- **Interpretación del Árbol de problemas.**

Al concluir el análisis de la información y observar los resultados, mediante el esquema 5, se observa la síntesis del problema con sus causas y efectos a manera de recapitulación.

En el árbol de problema se observa en el centro (tronco) la descripción de investigación, el nivel de conocimientos del contribuyente con relación a sus obligaciones fiscales, lo cual es una situación endémica, no solo en los contribuyentes del TUP, en todos los regímenes se presenta esta situación, se da por hecho que el contador al que se hace el encargo de la situación fiscal del contribuyente, por medio de un honorario, es el responsable de conocer y cumplir

con las obligaciones del contribuyente, es verdad, sin embargo, el contribuyente está obligado a conocer y dar seguimiento a su situación fiscal.

Problema: Nivel de conocimiento de las personas físicas de sus obligaciones fiscales. Este problema se obtuvo observando la actividad de los contribuyentes limitados en este rango de tesis. Sin que este nivel para estas personas sea un obstáculo para poder estudiar y captar la problemática que enfrenta este sector específico. El TUP mantiene diferentes rangos, niveles y clases de estudios, que va desde escolaridad primaria hasta licenciatura, especialidad u otras, en 2015 es importante tener un grado de estudios, sin embargo se ha localizado a contribuyentes de más de 60 años que no cuenta con estudios por lo menos de primaria concluida, son aquellos contribuyentes que siendo descendientes de alguno de los primeros concesionarios que con esfuerzo participó en el inicio del transporte público en Puebla.

Causa 1. Contribuyentes que vienen del REPECO que solo pagaban una cuota fija sin demasiados requisitos de deducción y control administrativo. Los contribuyentes que antes de 2014 tributaban en el régimen del REPECO no tenían problema en el aspecto administrativo-contable, considerando que el pago de sus contribuciones, se basó en una tabla de cuotas de acuerdo al ingreso anual que era el punto principal que marcaba el control del pago bimestral por medio de la cuota fija. Había sus excepciones, sin embargo la mayoría de las veces se optó por pagar considerando la cuota fija.

Causa 1.1. Contribuyentes con nulos conocimientos fiscales. El desconocimiento de sus obligaciones fiscales, desde cuáles son y cómo cumplir, los contribuyentes que inician su actividad, desconoce por completo cuál es el

procedimiento, recabar información, si cuentan o no con requisitos fiscales los comprobantes de compras o gastos, etc., cuando hay modificaciones en las Leyes fiscales desconoce el tratamiento y proceso que tiene que realizar.

Efecto 1. No cumplimiento oportuno de sus obligaciones fiscales. Como se observó en la causa 1. y 1.1, el hecho de desconocer cuales y cómo cumplir las obligaciones fiscales es compleja para el contribuyente, por lo tanto, es necesario un apropiado asesoramiento, independientemente de que sea el propio contribuyente o un tercero quien lleve a cabo todos y cada uno de sus trámites, contabilidad o presente sus declaraciones de impuestos, pues la obligación es del contribuyente, de esta manera el estará al tanto del cumplimiento oportuno de sus obligaciones fiscales.

Causa 2. Tecnicismos, manejo de sistemas informáticos, plataforma institucional del SAT. Al poner en marcha la SHCP el RIF, el SAT realizó programas de orientación para los contribuyentes en el uso de la herramienta del portal del SAT “**Mis Cuentas**” para el control de sus ingresos y gastos (contabilidad) y presentar sus declaraciones bimestrales, a pesar de ello, la mayoría de los contribuyentes no la utiliza por el costo que representa el equipo informático, falta de formación en la operación de los sistemas (software), falta de habilidad para interactuar con la plataforma del SAT. Otra causa que origina el problema son los tecnicismos, terminología fiscal, interpretación de las Leyes fiscales por el contribuyente.

La plataforma de “**Mis Cuentas**” en el portal del SAT tiene aplicaciones diversas, no solo para contribuyentes del transporte público urbano, por lo tanto, son diversas las modalidades que hay para otros usuarios del RIF, además los

concesionarios, la mayoría no cobra IVA, siempre y cuando el servicio que preste sea con público en general.

Causa 2.1. Desconocimiento de las repercusiones por no presentar oportunamente sus declaraciones. La Impericia del contribuyente aunada a la falta de cultura fiscal, implica que no advierta las repercusiones por no cumplir oportunamente con sus obligaciones fiscales, dentro de las que se encuentra la oportuna aplicación del sistema tributario gratuito, sin embargo, existen otros factores que aplican en el régimen fiscal que los contribuyentes pierdan la sensibilidad de dejar dos o más bimestres sin enviar oportunamente las declaraciones del ISR prevista en el perfil de su situación fiscal por cada bimestre vencido y hasta el 17 del mes siguiente para evitar multar, recargos y sanciones.

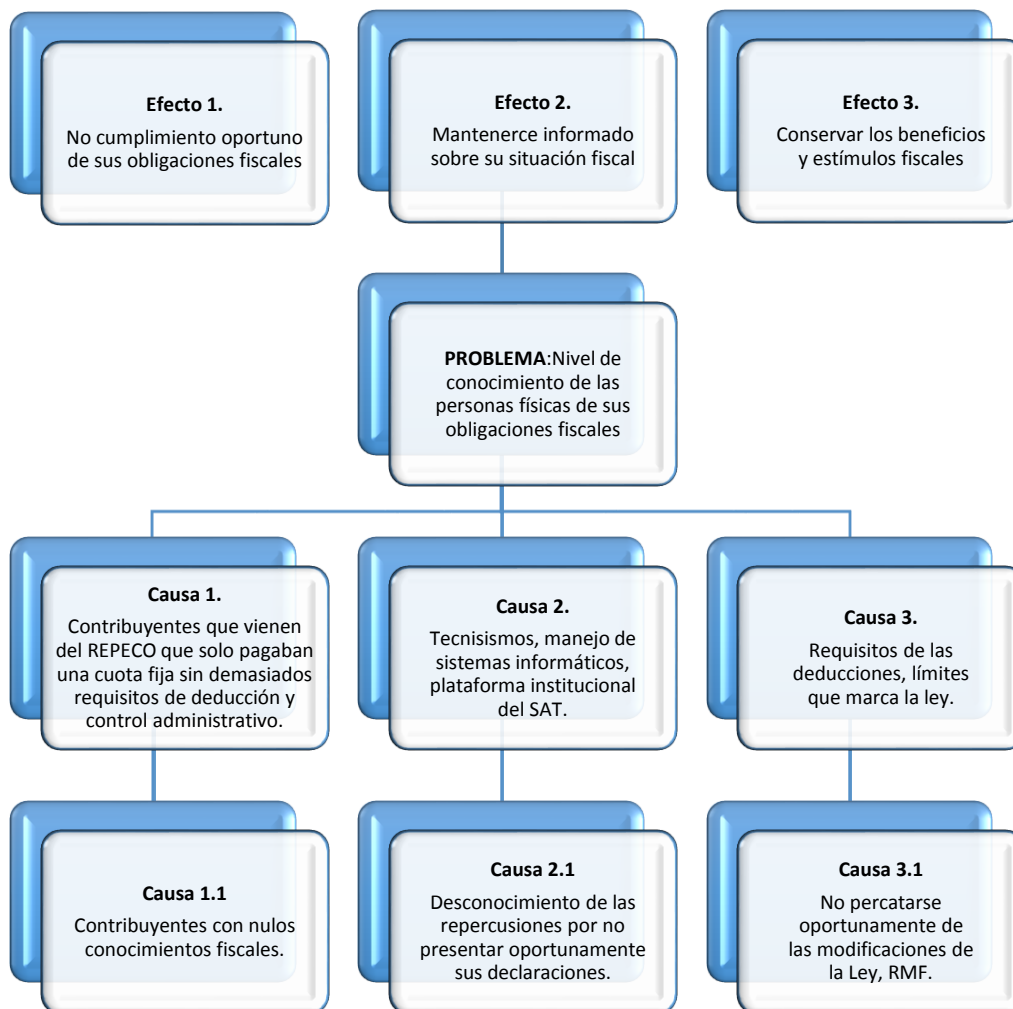
Efecto 2. Mantenerse informado sobre las situaciones fiscales. Es importante que los contribuyentes mantengan una cultura fiscal abierta, existen situaciones extraíbles para algunos efectos fiscales, sin embargo, existen contribuyentes que se mantienen a la vanguardia, consultando, realizando preguntas, en el SAT o algún contador a quien conocen o mantienen vínculo directo, son los contribuyentes que se mantienen al tanto de su situación fiscal favorable.

Causa 3. Requisitos de las deducciones, límites que marca la ley. Este parámetro estipulado en la LISR y en otras leyes, son las demarcaciones que establecidos en la citada Ley para efectos de los contribuyentes mencionados en esta Tesis, sin embargo, existen por menores de los cuales es necesario mantener observancia precisa y concisa de lo que sanciona o señala, así se busca la forma de no infringir algún artículo, reglamento, señalamiento, etc., que contraponga la disposición fiscal vigente.

Causa 3.1. No percatarse oportunamente de las modificaciones de la Ley, RMF. Esta causa se detalla por las obviedades que una ley tenga en su literatura o como en casos de contribuyentes que no mantienen consultas con el SAT, contador, asesor, etc., es recomendable observar esta parte importante en los lapsos de tributación, debido a esta abstracción que el contribuyente pueda tener de sus obligaciones fiscales, así como de los puntos finos de tributación, se relajan sin percibir sobre la pérdida de los efectos fiscales,

Efecto 3. Conservar los beneficios y estímulos fiscales. Al observar estos puntos de grandes facultades fiscales para los contribuyentes, en este sentido, el RIF y mucho más aún, del transporte público urbano de pasajeros, debemos observar que se mantiene el régimen en un punto privilegiado de mantener y sostener parámetros confiables de tributación, siempre y cuando su fortalecimiento vigente y constante sea apropiado y firme. Es el régimen que está sosteniendo varias metas de puntualidad, oportunidad y riesgos, sin embargo, existe observancia en la sección II Capítulo II del Título IV.

ESQUEMA No. 5. Árbol de Problemas de contribuyentes del TUP.



FUENTE: Elaboración propia.

- **Árbol de objetivos.**

El análisis que sustentará a continuación sobre el árbol de objetivos que se origina del estudio de los diferentes entornos del tema que se aborda en esta tesis, se sujeta a: “la situación futura deseada.” (Osorio, 2011), así, observamos la transformación de los conceptos señalados en el árbol de problemas en aquellos mostrados en el árbol de objetivos.

- **Interpretación del Árbol de objetivos.**

Después de analizar el Árbol de Problemas, el análisis del Árbol objetivos se concretizan a cinco objetivos y tres impactos, bajo los cuales los contribuyentes del TUP pueden tomar conciencia del régimen fiscal en el que se encuentran para poder fortalecer su entorno tributario sin descuidar los diferentes campos de regulación establecidos, Federales, Estatales y Municipales.

Situación deseada: de acuerdo al estudio realizado a las personas físicas del TUP, se observó que los traslados son monótonos, continuos, rápidos, medibles en sentido de cronometría, pecuniarios y erogaciones, otra parte que deben tener presente son las diversas disposiciones regulatorias en el área donde desarrollan su actividad cotidiana, las vialidades públicas por las que transitan; bajo estos dos entornos diarios, existe un tercer concepto: las obligaciones fiscales.

Para el análisis que se realiza, es el tercer concepto que los concesionarios del TUP debe tener en todo momento en el día a día del desarrollo de su actividad como concesionarios de transporte público urbano, a partir del ejercicio fiscal 2014 que surgió el RIF, donde fueron incluidas las personas físicas, de acuerdo al tema que se considera en esta tesis, es necesario conocer las obligaciones fiscales federales, bajo las cuales están sujetos para participar en su cotidiana actividad. En el entendido de no conocer las leyes fiscales que señalan el cumplimiento apropiado de su actividad, es recomendable acercarse al Servicio de Administración Tributaria (SAT) en el cual esté inscrito o con asesores fiscales que elijan, para poder cumplir en tiempo y forma.

Objetivo 1. Conocer el marco histórico del TUP. En la época moderna existen concesionarios que no tienen el fondo del origen de esta actividad, sin embargo, hay concesionarios de tercer o cuarta generación que ponen al día a aquellos que se inician en esta actividad, en cuanto a cómo surgió históricamente el TUP, existen acontecimientos que han enmarcado los diferentes procesos de concesionarios en Puebla, algunos datos históricos muy fuertes que marcaron líneas de transporte público.

Objetivo 2. Analizar los diferentes regímenes fiscales de los contribuyentes del TUP. De acuerdo a las disposiciones fiscales como la reestructura de transportistas en la ciudad de Puebla, el transporte público de la ciudad se ha conformado en diferentes regímenes fiscales:

Personas físicas:

- Régimen de Actividad Empresarial y Profesional
- Régimen de Incorporación Fiscal

Personas Morales:

- Régimen de las Personas Morales
- Régimen de los Coordinados

Objetivo 3. Investigación de campo para determinar su situación actual. El análisis de campo que se logró en este estudio, fue aplicado a una parte del universo de contribuyentes del TUP, bajo otro sector en la ciudad de Puebla puede haber otros puntos importantes en materia tributaria, de objeciones, de pérdidas por la calidad de zona urbanística, por el tipo de usuarios, de nivel socio-económico, existen diversos caracteres de entornos económicos y culturales aun en zona urbana.

Objetivo 4. Interpretar los resultados de la investigación de campo. Con el levantamiento de la encuesta se observó a varios concesionarios negaron participar en el concepto de otorgar datos, aun indicando que se aplicaría al estudio concreto del RIF en TUP, la cooperación de aquellos concesionarios logró el conjunto de datos que se muestran en Capítulo IV, de esta manera fue posible presentar los resultados de la estadística y gráficas del RIF para conocer e interpretar los resultados señalados.

Objetivo 5. Propuesta. Establecer mecanismos apropiados para obtener y controlar todos los gastos que se generan por la transportación de pasajeros de cinco treinta de la mañana a diez de la noche en seis días de la semana, esta práctica la llevan a cabo pocos concesionarios que necesitan medir cómo incurren los ingresos en gastos propios de la actividad del TUP, sin embargo, la presión bajo la cual la mayoría de unidades tiene por diversos conceptos, resulta complicado manejar los CFDI de los diversos productos y servicios que requiere la unidad de transporte, se logró observar que hay líneas de transporte público que tiene en sus diferentes bases, a lo largo de la ruta que transita, personas que van midiendo consumo de gasolina, lubricantes, aditivos, piezas mecánicas, refacciones, etc., lo cual es benéfico, este control debe ser más estricto y comprobatorio para efecto de deducciones fiscales.

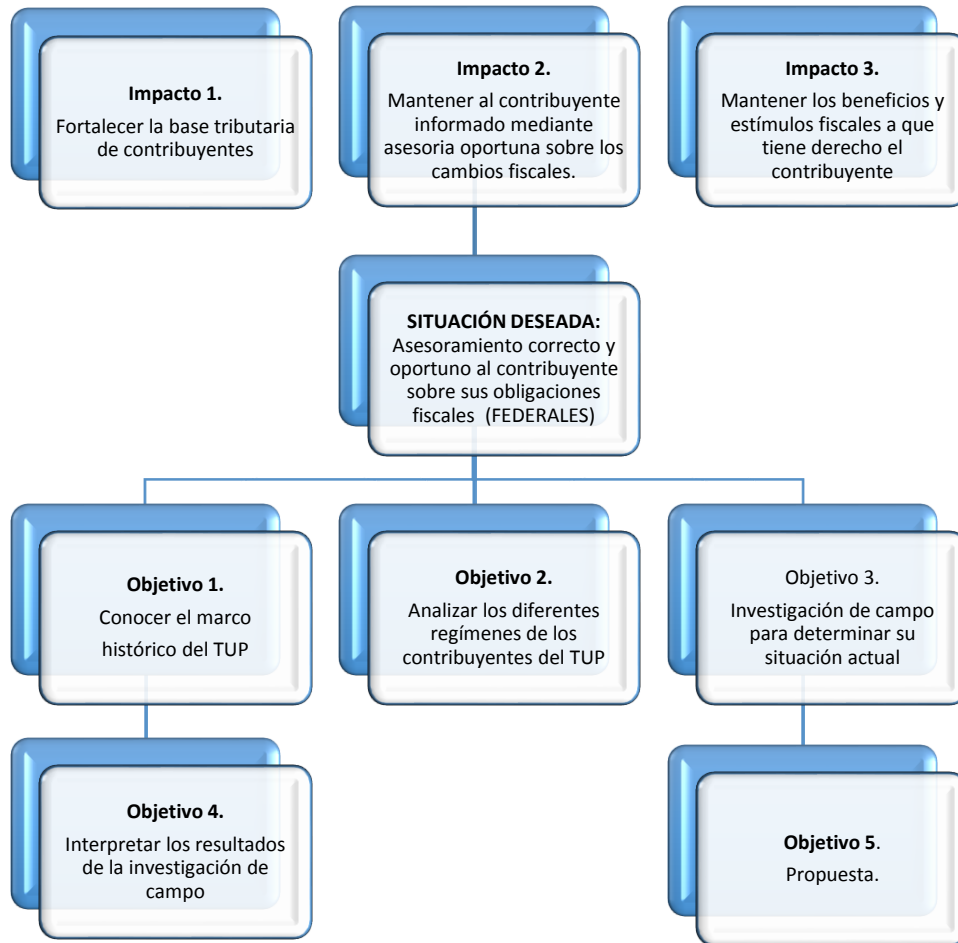
Impacto 1. Fortalecer la base tributaria. A pesar de que en el ejercicio fiscal de 2014 se proporcionó asesoría a concesionarios del TUP, los procesos que año con año el SAT modifica para que el RIF aplique beneficios y estímulos fiscales para este régimen, los contribuyentes pierden el orden de ideas. Para el ejercicio fiscal de 2016 se establece el inicio de contribuir por medio de la reducción del 90% del total del ISR por cada bimestre, así el concesionario está obligado al pago del 10%.

Así los contribuyentes deben ir fortaleciendo su entorno económico y financiero para lograr una base tributaria sólida.

Impacto 2. Mantener al contribuyente informado mediante asesoría oportuna sobre los cambios fiscales. Una de las partes más complejas para este sector de contribuyentes son los temas fiscales, a pesar de que el RIF cuenta con solo tres artículos en la LISR, el fondo de estos artículos es la imposición de tributar, de participar, de contribuir al gasto público mediante pagos bimestrales con una estrategia paulatina de diez años para pasar del RIF al régimen de actividad empresarial y profesional. La evolución del RIF se irá dando año con año, los concesionarios tienen un entorno alejado de temas fiscales es este el aspecto más importante de fortalecer, de hacer llegar oportuna y clara información comprensible para la procuración del cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

Impacto 3. Mantener los beneficios y estímulos fiscales que marcó el SAT al poner en marcha este régimen fiscal. Los contribuyentes del TUP se encuentran en el inicio tributario de sus obligaciones fiscales en sentido de obligación al pago del ISR en el ejercicio fiscal de 2016, por el 10% del total del impuesto a cargo. La mayoría de los contribuyentes en el ejercicio fiscal de 2016 buscará la forma de cumplir con el pago de su contribución, sin embargo conforme avancen los años el porcentaje que el contribuyente deberá pagar irá aumentando, por lo tanto, en el estricto apego a las disposiciones fiscales, de acuerdo al paso de los años el contribuyente irá observando que el beneficio irá en decremento y el pago en aumento, en este sentido, el impuesto a cargo será mayor que los beneficios con los que contaba en 2014-2015.

ESQUEMA No.6. Árbol de Objetivos de contribuyentes del TUP.



FUENTE: Elaboración propia.

Al concluir este capítulo, los datos ya recategorizados y procesados se han podido visualizar las frecuencias y tendencias que muestran un resultado para retomar la hipótesis y poder puntualizar la propuesta como posible solución al problema de investigación.

CAPITULO V. PROPUESTA RUMBO A LA FORMALIDAD TRIBUTARIA

Al iniciar este tema, he recapitulado los antecedentes contenidos en cuatro capítulos anteriores de este estudio, observando los puntos relevantes del contexto, he concretado observaciones de los temas abordados en esta muestra de análisis y problemática en una entidad local, delimitada, en amplio crecimiento a futuro. El estudio que presento, se refiere a un tema que está vigente y progresando no solo en la ciudad de Puebla; la República Mexicana está conformada de 31 estados y un Distrito Federal (DF), sin embargo, existen en cada entidad federativa y DF, un cúmulo de sistemas de transporte público organizado para proveer a la población en general desplazamiento a los diversos destinos donde puedan realizar múltiples actividades comerciales, artesanales, educativas y más.

Por medio del primer capítulo se explora los principales antecedentes que enmarcan al actual TPU de México y AL. La evolución del TUP en los últimos años ha tenido grandes cambios, el fortalecimiento de la modalidad de unidades empresariales está terminando con la figura de hombre-camión, por otra parte las diversas modificaciones de las políticas públicas, que en lo particular, en la ciudad de Puebla se han presentado en forma específica a los ccesionarios del transporte urbano de pasajeros en el área metropolitana.

En el capítulo dos se analizan los regímenes fiscales bajo los cuales tributan actualmente los contribuyentes personas físicas del TUP. A partir de la reforma fiscal que derogó el régimen fiscal de las personas físicas de la LISR, en el cual los concesionarios del transporte público urbano se encontraban y a partir del ejercicio fiscal de 2014 tienen la opción de pertenecer al régimen de coordinados o al RIF.

Una vez observados los regímenes fiscales de los contribuyentes se plantean los principales retos fiscales que se presentarán.

Continuando en el tercer capítulo con la revisión de los antecedentes, la evolución, contenido actual, estado del arte así como el marco teórico de las personas físicas del transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Puebla, el siguiente paso es diagnosticar el estado en el que se encuentran las personas físicas del transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Puebla, es por ello que en el presente capítulo se analiza al caso de estudio TUP en su marco legal, su estructura, funcionamiento y actividades realizadas dentro de la misma. Por otra parte, se desarrolla el marco metodológico en el cual se identificará la naturaleza de la investigación, el diseño de la misma, la relación de los objetivos con la hipótesis y la operacionalización de las variables, se establece el procedimiento para identificar la población, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, así como la validez, con el fin de dar respuestas en forma ordenada y sistemática a las interrogantes planteadas.

Posterior a los antecedentes previstos y analizados, con la metodología de la investigación, en este capítulo se realiza la recolección de información para continuar con el procesamiento, interpretación de resultados y sistematización de la información que servirá para traducir los datos cualitativos a cuantitativos, una vez obtenida la información cuantitativa se realizarán los análisis gráficos de las diferentes categorías de las variables por medio de estructuras simbólicas que muestren la situación recopilada mediante el estudio aplicado a los concesionarios de la ciudad de Puebla, así las gráficas nos darán el resultado del estudio realizado por medio de este estudio.

5.1 PROPUESTA DE ACUERDO AL ESTUDIO REALIZADO.

Considerando los antecedentes mencionados a través de los cuatro capítulos anteriores de esta Tesis, propongo realizar una propuesta de acuerdo a lo analizado en este estudio. Sin embargo, existe un marco normativo emitido por la SHCP para el ejercicio fiscal 2016 para los contribuyentes del RIF, por otra parte, el Honorable Congreso del Estado de Puebla, en diciembre 2015, ha planeado la parte importante para el cierre del gobierno en el estado, además, la alternativa en la ciudad de Puebla es poner en marcha la línea 3 de la RUTA a más tardar en enero de 2017, que si tenemos presente la fecha de término de mandato gubernamental sería este último año en donde el máximo gobierno en la ciudad de Puebla tiene y debe concretar las propuestas, programas y entorno socioeconómico que propuso en su Plan Estatal de Desarrollo para el Estado de Puebla. El ejecutivo estatal en Puebla, presentó el planteamiento de la RUTA en el ejercicio fiscal 2012 para desarrollar y poner en marcha tres líneas de transporte bajo esta modalidad, a la fecha falta un año para el término del mandato estatal.

Es inminente mencionar esta parte del transporte en la ciudad de Puebla por la importante movilidad que está trasladando, es una consolidación de varias rutas urbanas migradas de rutas fijas a una red que contrae varias líneas de diversas convergencia para consensar en el mencionado estatus de la RUTA como alimentadoras y transversales que están consolidadas al SIBRT, sistema que cito en el subtema 1.2 en el Capítulo I de esta tesis. La importancia de la modalidad en la ciudad de Puebla a partir de enero 2013, está trayendo diferentes aciertos y desaciertos, como el precio del pasaje de seis pesos a siete cincuenta, en lo general, además de la normatividad de abordar sin bultos grandes y pesados, deslindaron líneas de larga ruta a sitios alejados de la ciudad a transporte transversal que no accede a los sitios más alejados en la periferia urbanística, o de

difícil acceso vehicular, lo que trae consigo que a usuarios de periferias alejadas resulte incosteable e incómodo, además de otras particularidades en este sistema.

5.2 FORTALECIMIENTO DEL TUP EN PUEBLA.

De acuerdo al análisis realizado en este tema, la problemática del TUP en Puebla capital a la que esta tesis aborda es importante, consolidar y mantener el sistema de transporte, con límites y vigilancia, con causa-efecto del tránsito que moviliza diariamente en la metrópoli, cómo el usuario de las diferentes modalidades de transporte público en la ciudad elige, diversas modalidades de traslado en una ciudad creciente día a día, con un entorno de un millón 539 mil 819 habitantes en la capital poblana (INEGI, 2010).

Los sistemas de TUP en la ciudad de Puebla, han sido un móvil para varios grupos políticos, sin embargo, la importancia y desarrollo apropiado de sistemas para usuarios con dos hijos menores de edad e ingresos de tres salarios mínimos, como se ejemplifica a continuación, muestra la derrama económica de una familiar bajo este modelo exploratorio:

Esquema 4. Análisis de gasto familiar en TUP en 2016.

Concepto	Salario Mínimo	S.D. (3 VSM)	S. mensual total	Días hábiles mensuales	Costo mensual por persona	Costo Total
Con hijos menores de 12 años	73.04	219.12	6,573.60	20	1,200.00	7,200.00
Con hijos mayores de 12 años	73.04	219.12	6,573.60	20	960.00	3,840.00
Variación mensual						3,360.00
S.mensual (ambos padres)						13,147.20
% de la variación						26%

FUENTE: Elaboración propia. Con salario mínimo a enero 2016.

Este análisis muestra la inversión familiar por concepto de TUP de padres e hijos, dos hijos menores de edad donde alguno de los padres de familia toma el control de llevar y regresar a los menores a su domicilio al centro escolar y regreso, la segunda propuesta considerando estos últimos contando con responsabilidad de dirigirse por sí mismos al plantel escolar y viceversa, de igual forma se estima el por ciento de la variación en cuanto al sueldo, la variación muestra el 13% del ingreso aportado al traslado de los menores de casa a la institución educativa y viceversa.

Con este ejemplo podemos observar que los habitantes de la ciudad de Puebla en escala familiar y a mayor número de hijos menores de edad en proporción de menor veces de salarios mínimos resulta una carga excesiva para llevar por los padres considerando empleo por cada uno de ellos, mientras más hijos tengan, los gastos por TUP resulta problemático el desahogo de gastos familiares.

En sentido inverso del ejemplo anterior, los concesionarios del TUP se benefician con el traslado de menores de edad por el hecho de que las unidades de transporte tienen mayor capacidad con personas de edad y estatura mínima, sin embargo, esta opción también representa riesgos, primero para los menores, padres y conductor del transporte, dentro de las que se encuentran: distracciones, falta de atención, adormecimiento, juegos, falta de precaución, falta de direccionamiento, sobre peso por útiles escolares, etc., esto significa mayor inseguridad en personas de menor edad.

5.3 ANÁLISIS DE GASTOS DEL TUP.

Dentro de la aplicación de encuestas a concesionarios del TUP se logró un diálogo más amplio con miembros de este sector, se profundizó el tema de gastos generados, diario, semanal, mensual, etc., de una unidad de transporte, se abordó el tema financiero en el día a día de mantenimiento, servicios que se van presentando recurrentemente por el servicio público al que son dispuestos los vehículos automotores en particular. Se logró obtener un análisis de gastos desde el otorgamiento de la concesión, así como mensuales y diarios, los cuales se prorratearon para llegar a un gasto mensual y bimestral, de esta manera, poder observar gastos incurridos que deben considerarse en el pago de declaraciones bimestrales, se realiza el análisis pormenorizado de acuerdo al esquema 5.

En este análisis se incluyen todos los gastos operativos bajo los cuales la unidad de transporte circula diariamente en horario frecuente y regular, así observamos la repercusión bimestral, de acuerdo al quinto párrafo del Artículo 111, sección II, Capítulo II, del Título IV de la LISR,

“...las erogaciones deben ser las efectivamente realizadas en el mismo periodo de la adquisición de activos, gastos y cargos diferidos y la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas pagadas en el ejercicio...”

Así, considerando que no todos los gastos enlistados en el esquema 5 se aplican bimestralmente para la determinación de la utilidad fiscal de acuerdo al extracto del quinto párrafo del artículo 111 de la LISR:

“...totalidad de los ingresos a que se refiere este artículo obtenidos en dicho bimestre en efectivo, en bienes o en servicios, las deducciones autorizadas en la Ley que sean estrictamente indispensables para la obtención de los ingresos...”

Esquema 5. Ingresos y gastos de TUP en la modalidad de microbús.

Ingresos y gastos de TUP con capacidad de 23 pasajeros				
INGRESOS			GASTOS	
	SUB TOTAL	MENSUAL	GLOBAL	MENSUAL
Ruta estandar, personas diarias:	400		Concesión (10 AÑOS)	15,000.00
Número de días por mes	24		Póliza de Seguro año	\$ 12,000.00
Total de personas por mes	9,600		Control vehicular (anual)	\$ 390.00
tarifa por persona	\$ 6.00		Aceite 2 litros (7l x semana)	426.00
Ingresos mensual		\$ 57,600.00	Papeleta (2 diarias de 20 cada una)	40.00
			Salario chofer (2 turnos) (diario)	500.00
			Verificación semestral	450.00
			Cambio gasolina/gas (unidad nueva) 10 años	10,000.00
			Llantas (en pares) cada 2 años	
			cada una	4,000.00
			Servicio mecánicos de rutina	
			Balatas por llanta	250.00
			Talacha por llanta	80.00
			Caja de velocidades	
			nueva c/2 años	40,080.00
			Servicio frenos mensual	
			Amortiguadores de llantas 4 llantas (1 mensual)	
			Puertas (motor de 2 puertas)	1,820.00
			Acumulador nuevo c/2 años	1,200.00
			Revalidación de concesión (anual)	1,200.00
			Combustible (diarios 800 por 6 días)	800.00
			Gastos esporadicos por siniestros	8,000.00
			Otros gastos	3,000.00
Ingresos totales por mes		\$ 57,600.00	Gastos totales por mes	\$ 45,606.50
INGRESO BIMESTRAL		115,200.00	GASTO BIMESTRAL	91,213.00
UTILIDAD BIMESTRAL				\$ 11,987.00

FUENTE: Elaboración propia.

Bajo la interpretación del mencionado párrafo del Artículo 111 de la LISR, en el esquema 6 se muestra con datos del ejemplo anterior, aplicando gastos erogados y estrictamente indispensables en el bimestre a declarar, la diferencia que arroja la utilidad fiscal bimestral es del 135% (sin considerar sueldos en ninguno de los dos esquemas), además de gastos de sueldos, hay otros gastos que participan en la realización de la actividad del contribuyentes que no cuenta con comprobantes fiscales, como siniestros, talachas a llantas, servicios de mecánicos, refacciones nuevas o usadas, estacionamientos o albergue nocturno, etc., que se razonan en gastos esporádicos por siniestros u otros gastos.

Esquema 6. Ingresos y gastos de TUP en la modalidad de microbús.

Ingresos y gastos de TUP con capacidad de 23 pasajeros					
INGRESOS			GASTOS		
CONCEPTO DE INGRESO	SUB TOTAL	MENSUAL	CONCEPTO DE GASTO	GLOBAL	MENSUAL
Ruta estandar, personas diarias:	400		Aceite 2 litros (7l x semana)	426.00	1,704.00
Número de días por mes	24		Papeleta (2 diarias de 20 cada una)	40.00	960.00
Total de personas por mes	9,600		Servicio frenos mensual		2,100.00
tarifa por persona	\$ 6.00		Salario chofer (2 turnos diario)	500.00	12,000.00
			Amortiguadores de llantas 4 llantas (1 mensual)		650.00
			Combustible (diarios 800 por 6 dias)	800.00	19,200.00
			Gastos esporadicos por siniestros	8,000.00	666.67
Ingresos mensual		\$ 57,600.00	Otros gastos	3,000.00	250.00
Ingresos totales por mes		\$ 57,600.00	Gastos totales por mes		\$ 37,530.67
INGRESO BIMESTRAL		115,200.00	GASTO BIMESTRAL		75,061.33
UTILIDAD BIMESTRAL					\$ 28,138.67

FUENTE: Elaboración propia.

Es conveniente observar que el cálculo de usuarios diarios trasladados se consideró de acuerdo a lo expuesto por el concesionario entrevistado, sin embargo, en el diario circular el transporte urbano y en horas pico, las unidades del TUP se observan con sobrecupo y más aún cuando hay mayor demanda como en ferias, días de conmemoración de días patrios, temporada navideña, eventos deportivos, etc., por otra parte en vacaciones escolares, días conmemorativos o festivos, domingos, las unidades tienen un mínimo de demanda o inclusive, retiran de circulación la mitad o más de las unidades de la línea vehicular, así, los ingresos que obtienen en horarios y días de amplia demanda, baja igual o mayor medida en días festivos o de fin de año, esta variación puede implicar la razón por la que en la aplicación del valor de ingresos por usuarios que aquí se muestra.

5.4 PROPÓSITO DEL ESTUDIO DE ESTE ESQUEMA DE CONTRIBUYENTES.

El objetivo que propició el estudio de los contribuyentes del TUP personas físicas que tributan en el RIF se aborda por el cambio que se realizó a partir de 2014 en el ámbito fiscal, procediendo del REPECO en 2013 o inclusive sin estar registrado en algún régimen fiscal. Las recurrentes platicas informativas por medio del SAT durante los primeros meses de 2014 abrió el apoyo a los contribuyentes del RIF, sin embargo la mayoría de ellos no cuentan con el direccionamiento de los conceptos que aplica el SAT.

Los complejos métodos para la determinación de la base gravable, tarifa fiscal, aplicación de estímulo fiscal, así como solicitar los comprobantes fiscales que se generan por compras y gastos, mantener la documentación ordenada y disponible para aplicarla en el bimestre, con los requisitos fiscales obligatorios establecidos por el Código Fiscal de la Federación, así como la propia presentación

de la declaración bimestral en el portal oficial del SAT en la aplicación de “Mis Cuentas” trae consigo diversas situaciones de olvido, falta de documentación e información para aplicar en el bimestre, documentos no fiscales como notas, talones, etc.

Bajo este contexto, los contribuyentes caen continuamente en diferentes entornos de aplicación de las leyes fiscales hacia su actividad en medios cotidianos y simples, con ello se observó el presente estudio, para profundizar y analizar, cómo aplican las leyes tributarias, los conceptos que no concideran, las deficiencias de generar un deducible para minimizar el pago de su contribución fiscal, entre otros temas.

Al profundizar en estos contribuyentes, observar cómo realizan su actividad y porqué optan por participar en esta actividad social para obtener ingresos que sostienen su medio familiar y social, este estudio también ha mostrado el entorno bajo el cual recorren para poder desarrollar su quehacer diario y continuo con diversas normas políticas, fiscales, sociales, laborales, comerciales, de movilidad, de ordenamientos vehiculares, de tránsito, diversas leyes políticas, sociales, escolares, laborales, grupales, sin embargo, el tema fiscal ha puesto en alto riesgo su actividad cotidiana por la complejidad en la aplicación de reglas precisas, considerando que hay varias personas físicas que si han tenido educación escolar, secundaria o preparatoria, han pasado a comprometerse al cien por ciento en vialidad, reglas de tránsito, leyes y reglamentos ciudadanos, etc.

5.5 FINALIDAD PARA LOS CONTRIBUYENTES DEL TUP.

El estudio de los contribuyentes del TUP orientado a las personas físicas lo abordó en el segundo ejercicio fiscal del RIF, considerando que hasta el 31 de diciembre de 2015 han presentado declaraciones de impuestos con estímulo fiscal de 100%, durante la primera mitad del ejercicio fiscal de 2014 tuvieron orientación por medio de las oficinas del SAT para conocer el programa tributario que abarcaría un sector importante de contribuyentes en todo el territorio nacional.

Con apoyo del SAT, durante los primeros meses de 2014, se organizaron seminarios para el conocimiento y desarrollo del nuevo régimen fiscal, se buscó dar a conocer las leyes fiscales que personas físicas del RIF podrían aplicar por sí mismas, con asesorías directamente al contribuyente para que por su propia voluntad y decisión aplicara a su actividad, las disposiciones fiscal para menores ingresos, pero con un número importante de contribuyentes en toda la República Mexicana.

A pesar de la organización de asesores tributarios en el tema del RIF, medios electrónicos en primer momento simuladores, que se fueron corrigiendo por errores en el desarrollo de cálculos o por no aplicar apropiadamente la disposición de conceptos que asesores del SAT señalaban que calcularían o disminuirían para llegar a un impuesto con valor “cero”, al introducir valores en el simulador arrojaba valores alterados o sin comprensión para el contribuyente.

Los diferentes momentos en que las personas físicas intentaron comprender la metodología de la aplicación de sus ingresos y gastos se fue complicando más

allá de seis meses del ejercicio fiscal de 2014 sin que esto significara, tener por entendido correctamente el proceso de integrar ingresos y cómo disminuir los gastos, mucho menos como calcular los sueldos o salarios, posterior a los conceptos que el contribuyente percibe y gasta, la aplicación automática de la tarifa bimestral y el estímulo fiscal de 2014.

Otro aspecto importante fue la comprensión de la aplicación del formato de ingresos cuando el contribuyente del RIF generaba en el portal del SAT un documento genérico bajo esta plataforma, esta parte del tema fiscal para contribuyentes del RIF fue compleja, más aún para el TUP por el hecho de que la tarifa de pasaje que el conductor cobra por cada usuario que requiere el servicio de traslado en el vehículo que aborda no trae implícito el Impuesto al Valor Agregado, este impuesto trajo confusión al concesionario, sin embargo no aplica con relación a la tarifa que el usuario paga por el servicio de traslado. Por otra parte, los gastos deben contabilizarse en su totalidad, a lo largo de varias asesorías por medio del SAT fueron poco a poco desahogando sus dudas y temas específicos de su entorno particular dentro del RIF.

5.6 FORTALEZAS DE TRIBUTACION EN EL TUP.

La posición que ha adquirido el TUP en el medio capitalino en los diferentes regímenes fiscales en que tributan actualmente, está en una etapa con diversas tendencias, sociales, culturales, económicas, políticas, gubernamental, este sector, por la importancia y características en el territorio poblano, también participará en el proceso electoral que ocurrirá en este año para elegir un nuevo gobernador para el ejercicio fiscal 2017, situación que implicará fuertes corrientes que para el desarrollo

de todos los niveles de transporte público se mantenga vigente y apoyen a las líneas de transporte que podrían ser dadas de baja por una tercer línea de RUTA.

Han transcurrido dos ejercicios fiscales difíciles para el TUP, sin embargo, las personas físicas pueden consolidar su permanencia en el RIF, observando e involucrándose a cumplir apropiadamente para no desaprovechar lo permisible apoyando su estabilidad y no perder las características fiscales que se señalan en la sección II, Capítulo II, del Título IV.

De acuerdo a las Leyes fiscales, en el ejercicio fiscal de 2016 se establece el inicio de tributar con el 10% de ISR, así el estímulo fiscal pasará del 100% a 90% bimestral, puede considerarse un pago mínimo, mientras soliciten los comprobantes fiscales de sus compras, gastos y otros gastos.

CONCLUSIÓN

Al concluir el análisis de estudio se observa que los contribuyentes del TUP cuentan con gastos suficientes para lograr apoyar los ingresos que obtiene regularmente por el pasaje diario de usuarios por transporte urbano, los aspectos importantes de que cuenta la propuesta de investigación son importantes para los concesionarios inscritos en el RIF, no permitir el vencimiento de un bimestre sin la presentación apropiada y completa de la declaración correspondiente, para evitar la pérdida de la continuidad de esta obligación fiscal.

Los contribuyentes tienen cargas laborales por la propia actividad del transporte público, todas las disposiciones propias en el sector, Leyes estatales y municipales a las se tienen que apegar, entre ellas, las de transitar por diversas vialidades públicas por las cuales puede circular el transporte local, en horas donde el tránsito vehicular es altamente complicado, de la misma manera, existen otras obligaciones locales en donde generalmente las personas físicas del TUP tienen presente en el día a día de su actividad cotidiana desde el momento de encendido del motor hasta el momento que el vehículo de transporte concluya la labor diaria, en su caso presenta fallas mecánicas ligeras o complejas y costosas.

Por otra parte, los contribuyentes del TUP terminan el día laborable planeando y dirigiendo sus acciones para iniciar su rutina al día siguiente, a primera hora de la actividad en donde prevé contingencias vehiculares, fallas mecánicas, habilidad para controlar y resolver situaciones mínimas del transporte como conflictos en partes de motor, carrocería, complicaciones con usuarios que se trasladan en el transporte, sanciones de agentes viales, de usuarios de transporte

público y privado, molestias corporales motivadas por el estrés de congestionamiento, etc.

Como se observa en la gráfica 4 del eje 1 en el capítulo 4, los contribuyentes encuestados aceptan conocer y estar de acuerdo en la aplicación de la Ley fiscal para determinar la base gravable, aplicar los estímulos fiscales que correspondan en cada ejercicio fiscal 2016, que corresponderá en la disminución del 90% del impuesto determinado. Considerando que al término del presente ejercicio fiscal, disminuirá otro 10% la proporción del estímulo fiscal para 2017 lo que implicará 20% sobre los cuales se calculará el siguiente rango de aplicación de ISR.

El significado de esta acción, es el concepto en el cual debe tenerse presente no justo al término del ejercicio fiscal, sino en el momento de obtener los ingresos del ejercicio anterior para planear el siguiente ejercicio fiscal, pues como se observa en el esquema 5 de Ingresos y gastos de TUP en la modalidad de microbús, es comprensible que los gastos diarios, semanales, mensuales, etc., se consideran gastos continuos, así como aquellos que se generan por placas, licencia, refrendo, póliza de seguro, etc., es posible reunir mensualmente una pequeña fracción para no realizar los pagos en forma rápida y compleja por no programar el gasto por los conceptos señalados.

Así, la parte técnica se irá construyendo por periodos cortos y montos mínimos para lograr reunir en tres años los montos que establece el gobierno del Estado, sin que esta parte de inversión genere una desproporción ingresos-gastos que puede complicar las corridas diarias del transporte por falta de mantenimiento, lubricantes, refacciones, accesorios, y otros gastos que en forma diaria generan el

funcionamiento vehicular, la falta de programación de estos gastos puede originar pérdida de circulación y por supuesto la no obtención de ingresos que daña o compromete en otra instancia al concesionario para que la unidad de transporte realice los recorridos diarios y continuos, así como lo permisible para el mantenimiento preventivo o correctivo, de acuerdo a lo que requiera. De esta forma se estaría programando a largo plazo los gastos fuertes que el concesionario debe establecer esquemas de recaudación y control de ingresos para ir preparando en plazos regulares los ingresos que sustentarán el pago de estos gastos fijos a largo plazo.

Es posible que el estudio de este sector de contribuyentes que tributan en el RIF, se entienda en forma simple, sin embargo, existen varias situaciones que limitan o complican el control de ingresos y gastos, aún más cuando existen percances por actos accidentales en los cuales la mayoría de las veces pueden generarse en medio del congestionamiento vehicular en horas, días y zonas críticas o de alta demanda por los usuarios del transporte.

Los sistemas de transporte público son altamente requeridos por el 70% u 80% de la población en zonas urbanas, los habitantes de bajos recursos y actividad comercial, ha logrado tener el medio de transporte apropiado, que los trasladan de norte a sur de la ciudad o de extremos completamente distantes para poder llevar a cabo su actividad comercial, laboral, traslado de ascendientes o descendientes familiares, a instituciones educativas, hospitalarios, centros de salud, de recreo, de convivencia; en la ciudad de Puebla existe movilidad extrema dentro y fuera de la urbe que coadyuva al desarrollo de su estrato familiar, social y comunitario.

Es aceptable que el TUP cuente con apoyo de entidades gubernamentales en los diferentes órdenes, las diversas estructuras de vialidades rápidas que los recientes mandatarios de esta ciudad de Puebla, de gobierno, infraestructura, etc., han esquematizado en los últimos años, con programas de movilidad de las líneas viales de los recorridos del 50% al 20% de todos los sectores urbanos, para lograr la puesta en marcha de estructuras de transporte bajo un modelo empresarial ligando línea existentes de transporte urbano al esquema de Red Urbana de Transporte Articulado.

BIBLIOGRAFÍA.

Arredondo, J. G. (2013). Diagnóstico de Fondos Federales para Transporte y Accesibilidad Urbana en México 2012. En J. G. Arredondo, *Diagnóstico de Fondos Federales para Transporte y Accesibilidad Urbana en México 2012*. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México.

Asimon, I. (s.f.). *Rueda y los Carros Primitivos, La*. Obtenido de <http://www.portalplanetasedna.com.ar/carros.htm>

Calafell, J. E. (1996). *Teoría General de la Concesión*. México: www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/26/pr/pr19.pdf.

Cazau, P. (2002). *Metodología de la Investigación*. Buenos Aires.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. (2005). *Los Ingresos Tributarios en México*. México.

CONAPO. (2010). *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México*. México: CONAPO.

Congreso de la Unión. (2003a). *Ley de Impuesto Sobre la Renta*. México: DOF.

Congreso de la Unión. (2010b). *Ley de Impuesto Sobre la Renta*. México: DOF.

Congreso de la Unión. (2013c). *Plan Nacional de Desarrollo*. México: DOF.

Congreso de la Unión. (2013d). *Ley del Impuesto Sobre la Renta*. México: DOF.

Congreso de la Unión. (2013e). *Criterios Generales de Política Económica 2014*. MÉXICO, D.F: Diario Oficial de la Federación.

Congreso de la Unión. (2014f). *Convenio de Colaboración Administrativa del Gobierno Federal, Estados y Municipios*. México: DOF.

Congreso de la Unión. (2014g). *Ley General de Sociedades Mercantiles*. México: DOF.

- Congreso de la Unión. (2014i). *Código Fiscal de la Federación*. México: DOF.
- Congreso de la Unión. (2014j). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. México: DOF.
- Congreso de la Unión. (2015h). *Ley de Ingresos de la Federación*. Méxicdo: DOF.
- Congreso de la Unión. (2015k). *Criterios Generales de Política Económica 2015*. México: Diario Oficial de la Federación.
- Congreso del Estado de Puebla. (2011a). *Plan Estatal de Desarrollo para el Estado de Puebla 2011-2017*. Puebla: DOEP.
- Congreso del Estado de Puebla. (2015). *Ley del Transporte para el Estado de Puebla*. Puebla: DOE 6 de marzo de 2015.
- Desarrollo de América Latina, B. d. (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina*. En B. d. *Desarrollo de América Latina, Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina* (pág. 16). Norma Color Panamá: CAF.
- García, P. R. (2005). *Mercaderes y finanzas en la Europa del siglo XVI: material teórico para elaborar una unidad didáctica*. Zaragoza: Clío.
- Gutiérrez, L. R. (2012). *Sistemas Integrados de Transporte y BRT en América Latina: Avances y Desafíos*. <http://www.sibrtonline.org/news/165/>.
- Hernández Sampieri, R. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.
- Jáuregui, L. (2005). *Historia de los Impuestos en México*. México.
- Juste, R. P. (1991). *Pedagogía experimental. La medida en educación. Curso adaptación*. Madrid: UNED.
- Ledesma, F. Y. (11 de junio de 2014). Sector Transportista. (C. A. Toledo, Entrevistador) México: Radio UNAM.

- LOGIT. (2011). *Estudio de Costo Beneficio del Primer Corredor Troncal de la ZMCP*. Puebla.
- MONROY, S. O. (2007). *ABC del Derecho DICCIONARIO JURÍDICO*. MÉXICO: SISTA.
- Osorio, A. (2011). *Planificación Participativa de Proyectos*. Buenos Aires: Dirección General de Cooperación Internacional.
- RAE. (2014). *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*. España: REA.
- Rivera, V. M. (2007). *Análisis de los Sistemas de Transporte. Vol I*. Sanfandila, Qro.: Instituto Mexicano del Transporte .
- Sampieri, R. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw-Hill.
- SAT. (2015). *Informe Tributario de Gestión*. México: SAT.
- SAT. (2015). *Informe Tributario de Gestión*. México: SAT.
- Secretaría de Hacienda y Crédito. (2003). *Crónica Gráfica de los Impuestos en México*. México: Talleres Graficos de México.
- Tirado, G. (1996). *Entre la Rienda y el Volante*. En G. Tirado. Puebla.
- Tirado, G. (2002). *Transporte Público Urbano en el Porfiriato*. Puebla: CLIO.
- Tirado, G. (2002). *Transporte Público Urbano en el Porfiriato*. Puebla: CLIO.
- Unión, C. d. (2014). *Convenio de Colaboración administrativa en materia fiscal federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Puebla*. México: DOF.
- Zavala, E. F. (2004). *Elementos de Finanzas Públicas Mexicanas*. México: Porrúa.

GLOSARIO DE TÉRMINOS.

AD VALÓREM: Con arreglo al valor, como los derechos arancelarios que pagan ciertas mercancías.

AL: América Latina.

ALCABALA: Tributo del tanto por ciento del precio que pagaba al fisco el vendedor en el contrato de compraventa y ambos contratantes en el de permuta.

ANALOGÍA: Relación de semejanza entre cosas distintas.

ÁREA METROPOLITANA: Metrópoli, área urbana, Ciudad principal, cabeza de la provincia o Estado.

ÁREA URBANA: Relativo a la ciudad.

ASOCIACIÓN: Conjunto de los asociados para un mismo fin y, en su caso, persona jurídica por ellos formada.

AUGE: Período o momento de mayor elevación o intensidad de un proceso o estado de cosas.

BENEPLÁCITO: Aprobación, permiso.

BRT: Transporte Buses Rápidos (Bus Rapid Transport).

CATEGORÍA: En la lógica aristotélica, cada una de las diez nociones abstractas y generales, es decir, la sustancia, la cantidad, la cualidad, la relación, la acción, la pasión, el lugar, el tiempo, la situación y el hábito.

CFDI: Comprobante Fiscal Digital por Internet, comúnmente llamado FACTURA.

CODIFICACIÓN: Transformar mediante las reglas de un código la formulación de un mensaje.

CONTEXTO: Entorno físico o de situación, ya sea político, histórico, cultural o de cualquier otra índole, en el cual se considera un hecho.

COYUNTURA: Combinación de factores y circunstancias que, para la decisión de un asunto importante, se presenta en una nación.

CPEUM: Carta Magna de los Estados Unidos Mexicanos que por decreto del Ejecutivo Federal Venustiano Carranza el 1° de diciembre de 1916, está vigente hasta nuestros días, con las reformas a diversos artículos de acuerdo a la última publicación en el Diario Oficial de la Federación al 27 de mayo de 2015.
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

CUALITATIVO: Que denota cualidad.

CUANTITATIVO: Pertenece o relativo a la cantidad.

CUENTA DE UTILIDAD NETA (CUFIN):

CUESTIONARIO: Lista de preguntas que se proponen con cualquier fin.

DERROTERO: Camino, rumbo, medio tomado para llegar al fin propuesto.

DESMESURADO: Excesivo, mayor de lo común.

DOF: Diario Oficial de la Federación.

Es la publicación en archivo electrónico que contiene la edición del Diario Oficial de la Federación, que puede ser leída en medios electrónicos. La edición electrónica del Diario Oficial de la Federación tiene idénticas características y contenido que el del ejemplar impreso y mediante las reformas a la Ley del Diario Oficial de la Federación se le otorgó carácter oficial.

Toda vez que la edición impresa no desaparece, tampoco desaparecen los medios a través de los cuales ésta se ha distribuido, por lo que se podrá adquirir en las oficinas de la Dirección General Adjunta del Diario Oficial de la Federación o a través de los distribuidores autorizados.

Las publicaciones de las Leyes, Reglamentos e Iniciativas presentadas por el Ejecutivo Federal ante el Congreso de la Unión.

Órgano de difusión del Gobierno Federal, a cargo de la Secretaría de Gobierno, en el cual aparecen publicadas las diversas Leyes, Reglamentos, Decretos y otras normas jurídicas (Monroy, 2007).

EJE: Tema predominante en un escrito o discurso.

EMPÍRICA: Perteneciente o relativo a la experiencia.

ENCUESTA: Conjunto de preguntas tipificadas dirigidas a una muestra representativa, para averiguar estados de opinión o diversas cuestiones de hecho.

ENTIDAD: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc., tomada como persona jurídica.

ENTIDAD: Gobierno del Estado de Puebla.

EROGAR: Gastar el dinero.

ESTADÍSTICA: Estudio de los datos cuantitativos de la población, de los recursos naturales e industriales, del tráfico o de cualquier otra manifestación de las sociedades humanas.

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA: Balance General o Estado de Posición Financiera (NIF B-6).

FACTIBILIDAD: Cualidad de poder hacer.

FEDERALISMO: Espíritu o sistema de confederación entre corporaciones o Estados.

FLUCTUAR: Oscilar, crecer y disminuir alternativamente.

GRÁFICAS: Representación de datos numéricos por medio de una o varias líneas que hacen visible la relación que esos datos guardan entre sí

HECHO IMPONIBLE: Situación o circunstancia que origina la obligación legal de contribuir y sobre la que se aplica el tributo.

HIPÓTESIS: Posible respuesta a un problema de investigación, susceptible de ser refutada.

HISTOGRAMA: Representación gráfica de una distribución de frecuencias por medio de rectángulos, cuyas anchuras representan intervalos de la clasificación y cuyas alturas representan las correspondientes frecuencias.

IMPONDERABLE: Circunstancia imprevisible o cuyas consecuencias no pueden estimarse.

INCIDIR: Caer o incurrir en una falta, un error, un extremo.

INDUCIR: Ser causa o motivo para que suceda algo

INEFICIENCIA: Falta de eficiencia.

INELUDIBLE: Que no se puede evitar.

INFERIR: Sacar una consecuencia o deducir algo de otra cosa

INFRAESTRUCTURA: Conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de una organización cualquiera.

INHERENTE: Que por su naturaleza está de tal manera unido a algo, que no se puede separar de ello.

ÍTEM: Cada una de las partes o unidades de que se compone una prueba, un test, un cuestionario.

IVA: Impuesto al Valor Agregado.

LISR: Ley del Impuesto Sobre la Renta.

MATRIZ: Conjunto de números o símbolos algebraicos colocados en líneas horizontales y verticales y dispuestos en forma de rectángulo.

METRÓPOLI: Ciudad principal, cabeza de la provincia o Estado.

ORDENAMIENTO: Conjunto de normas referentes a cada uno de los sectores del derecho.

PEAJE: Derecho de tránsito.

PECUNIARIO: Perteneiente o relativo al dinero efectivo.

PND: Plan Nacional de Desarrollo, es la fuente esencial que establece la planeación del desarrollo nacional que articula las políticas públicas que lleva a cabo el Gobierno de la República Mexicana.

PED: Plan Estatal de Desarrollo. Mediante Asamblea Plenaria que reúne al Gobernador constitucional del Estado de Puebla y el Comité de Planeación de Desarrollo para el Estado de Puebla y de acuerdo al Artículo 1 de la Ley de Planeación de Desarrollo para el Estado de Puebla, se establecen normas, lineamientos, bases, principios, para el beneficio de la sociedad.

POE: Periódico Oficial del Estado. Artículo 2 de la Ley del Periódico Oficial del Estado de Puebla, es un órgano de Gobierno cuya función consiste en publicar las Leyes y Decretos, que emita el Congreso del Estado y que promulgue el Ejecutivo, los decretos y acuerdos que emita el Gobernador del Estado y los demás documentos que por disposición legal o por instrucciones del Secretario General de Gobierno deban ser publicadas.

PRECEPTO: Ley, pragmática u ordenanza que da el superior hace observar y guardar al inferior o súbdito.

PREMISA: Cada una de las dos primeras proposiciones del silogismo, de donde se infiere y saca la conclusión.

PREPONDERANTE: Que prevalece o tiene cualquier tipo de superioridad respecto a aquello con lo cual se compara.

PROBABILÍSTICO: Dicho de una cosa: Que hay buenas razones para creer que se verificará o sucederá.

PROTRAM: Programa de Apoyo Federal de Transporte Masivo.

REFUTAR: Contradecir, rebatir, impugnar con argumentos o razones lo que otros dicen.

RÉGIMEN DE LOS COORDINADOS: Personas morales que administran y operan activos fijos o activos fijos y terrenos, relacionados directamente con la actividad del autotransporte terrestre de carga o de pasajeros y cuyos integrantes realicen actividades de autotransporte terrestre de carga o pasajeros o complementarias a dichas actividades y tengan activos fijos o activos fijos y terrenos, relacionados directamente con dichas actividades

RÉGIMEN SIMPLIFICADO: Personas morales que consideraba el artículo 79 de la LISR vigente hasta diciembre de 2013, cuya actividad exclusiva sea de autotransporte de carga o pasaje, del sector agrícola y pesca, empresas integradoras y sociedades cooperativas dedicadas exclusivamente al autotransporte de carga o pasaje.

REPECO: Régimen de Pequeños Contribuyentes, LISR(vigente hasta diciembre de 2013).

RIF: Régimen de Incorporación Fiscal.

RUTA: Red Urbana de Transporte Articulado, El sistema de transporte masivo de pasajeros que cuenta con un troncal con terminal en cada estación de inicio y término de la Red como Chachapa y Amozoc, cuenta con unidades alimentadoras

y transversales, la RUTA 1 inició formalmente operaciones en la ciudad de Puebla en febrero de 2013.

SAT: Servicio de Administración Tributaria, Órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con el carácter de autoridad fiscal, y con las atribuciones y facultades ejecutivas que señala esta Ley.

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Secretaría de Estado de la Administración Pública Federal dedicada a regular el transporte y las comunicaciones en México.

SHCP: Secretaria de Hacienda y Crédito Público. Secretaría de Estado de la Administración Pública Federal, es la encargada de administrar, regular y controlar las normativas del sistema financiero de nuestro país. Así mismo, esta institución también está encargada de administrar y pedir el presupuesto para el funcionamiento del gobierno.

SIBRT: Sistemas Integrados y Bus Rapid Transit. Pertenecen a una asociación Latinoamericana fundada el 15 de abril de 2010 en Curitiba. Los países asociados plenarios son: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Guatemala, Perú.

SIT: Secretaría de Infraestructura y Transportes, del estado de Puebla, por decreto del Ejecutivo del estado de Puebla publicado el 06 de marzo de 2015, se fusionan la Secretaría de Infraestructura y la Secretaría de Transporte.

TECNISISMO: Conjunto de voces técnicas empleadas en el lenguaje de un arte, de una ciencia, de un oficio

TECNOLOGÍA ELECTRÓNICA: Conjunto de instrumentos y procedimientos que utilizan circuitos integrados y programas de datos para realizar diversos procedimientos que simplifican tareas complejas.

TRACCIÓN: Acción y efecto de tirar de algo para moverlo o arrastrarlo, y especialmente los carruajes sobre la vía.

TRANSVERSAL: Que se halla o se extiende atravesado de un lado a otro.

TRASCENDER: Dicho de los efectos de algunas cosas: Extenderse o comunicarse a otras, produciendo consecuencias.

TRIBUTAR: Dicho de un vasallo o de un súbdito: Entregar al señor en reconocimiento del señorío, o al Estado para las cargas y atenciones públicas, cierta cantidad en dinero o en especie.

TRIBUTO: Obligación dineraria establecida por la ley, cuyo importe se destina al sostenimiento de las cargas públicas.

TUP: Transporte urbano de pasajeros.

URBE: Ciudad, especialmente la muy populosa.

VALLE DEL INDO: Civilización que floreció desde el 1.500 a.c. hasta cerca del 2.500 a.c., y se extendió por más de mil millas desde las nevadas montañas de Cachemira hasta las dunas de arena frente al Mar Árabe. La civilización tenía su propio gobierno, cultura, religión, historia, arte, arquitectura, reglas y regulaciones. Pueblo nómada, cruzó el Himalaya y se encaminó hacia el noroeste de India desde Sumeria (actual Irán.)

VARIABLE: Magnitud cuyos valores están determinados por las leyes de probabilidad, como los puntos resultantes de la tirada de un dado.

VIABILIDAD: Condición del camino o vía por donde se puede transitar. Es la consideración que se atribuye a ciertos asuntos o proyectos, que de acuerdo con ciertas características cuentan con expectativas de desarrollarse correcta y satisfactoriamente.

ZMCP: Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla, Se define como zona metropolitana al conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica. También se incluyen a aquellos municipios que por sus características particulares son relevantes para la planeación y política urbanas de las zonas metropolitanas en cuestión (CONAPO, 2010) .