

Guadalajara, Jalisco, 3 de Noviembre de 2014

Mtro. Jorge Aristóteles Sandoval Díaz

Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco

Presente.

El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1º, 2º y 3º fracciones II, IV, VII, VIII, IX, X, XII y XV del *Acuerdo mediante el cual se expiden los lineamientos del Observatorio Ciudadano*, establecido en el artículo 7º del *Reglamento para Regular el Servicio de Transporte Público en el Estado de Jalisco*, emitido el 8 de abril de 2014, con el respeto que nos merece su investidura le remitimos el siguiente:

Segundo Paquete de Recomendaciones del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco

A efecto de que las dependencias públicas puedan atenderla sujetándose a los términos que se señalan:

ANTECEDENTES:

El 08 de abril de 2014, mediante Acuerdo suscrito por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, Mtro. Jorge Aristóteles Sandoval Díaz, se expiden los lineamientos del Observatorio Ciudadano establecido en el Artículo 7º del Reglamento para Regular el Servicio de Transporte Público en el Estado de Jalisco.

El 08 de mayo de 2014, el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco (OCMTP) presentó ante el titular del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco el primer grupo de recomendaciones denominado **“RECOMENDACIÓN PARA GARANTIZAR QUE EL TRANSPORTE PÚBLICO SEA ACCESIBLE, SEGURO, INCLUYENTE, ECOLÓGICO Y DIGNO”**. En documentos diversos el OCMTP se ha manifestado respecto al incumplimiento total o parcial por parte de la autoridad competente, a dicha recomendación. Por lo que el presente documento bajo ninguna

circunstancia podrá considerarse que da por concluida dicha recomendación; por lo contrario, la referida recomendación se encuentra en proceso de evaluación para determinar lo que el Pleno del OCMTP determine.

El 9 de Mayo del 2014 fue publicado en *El Estado de Jalisco. Periódico Oficial* el “Acuerdo mediante el cual se expide la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/002/2014”.

El día 07 de junio se publica en el Periódico Oficial del Estado de Jalisco (número 21, sección IV) “CONVOCATORIA PARA LLEVAR A CABO EL PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO ESTATAL ESTABLECIDO POR EL ARTÍCULO NOVENO TRANSITORIO DEL DECRETO 24451/LX/13, MEDIANTE EL CUAL SE EXPIDIÓ LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO, POR LO QUE HACE A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COLECTIVO Y MASIVO.”

El día 25 de septiembre de 2014 en Sesión Plenaria del Observatorio Ciudadano de la Movilidad y el Transporte Público del Estado de Jalisco, se acordó el “armado del segundo paquete de recomendaciones” dirigidas a las autoridades del Estado y en seguimiento a la primer recomendación mencionada.

El 26 de septiembre de 2014 se reunió la Comisión de Tarifas del Transporte Público para presentar y, en su caso aprobar el catálogo de costos del servicio, sesión de la cual el OCMTP no fue tomado en cuenta. Dicha Comisión se encuentra integrada en su mayoría por funcionarios del gobierno del Estado y representantes del sector de transportistas. Es de señalar que, tal y como consta en el acta derivada de dicha reunión, sectores ciudadanos que participan en la Comisión de Tarifas, así como en el Observatorio Ciudadano de la Movilidad y el Transporte Público, se abstuvieron de emitir su voto ya que no existían las condiciones para pronunciarse en algún sentido.

La actual administración estatal ha establecido como una prioridad de su agenda de gobierno lo que ha denominado el denominado “Nuevo Modelo de Transporte Público”, a partir del “Acuerdo para el Nuevo Modelo de Transporte Público” entre el Gobierno de Jalisco y los representantes de los subrogatarios,

concesionarios y permisionarios de este sector en el Área Metropolitana de Guadalajara y del que se distinguen cuatro aspectos:

- 1) Reforma legal, normativa e institucional.
- 2) La modernización del transporte.
- 3) El reordenamiento de las Ruta.
- 4) Incentivos gubernamentales para el programa de modernización del transporte.

En relación a la *Reforma legal, normativa e institucional*, el acuerdo establecía los siguientes compromisos:

- a) Un nuevo modelo rector del transporte.
- b) Un área de apoyo y atención a víctimas del transporte.
- c) Información y atención a los usuarios.
- d) El diagnóstico de los organismos públicos del transporte.
- e) La integración de un conjunto de reformas legislativas.

Respecto a *la Modernización del Transporte* se consideraron los siguientes aspectos:

- a) Nuevas formas de organización y operación del transporte.
- b) Pago electrónico.
- c) Modernización del parque vehicular.
- d) Sistema tarifario.
- e) Profesionalización de los conductores del transporte público.
- f) Padrón único y credencialización para beneficiarios de programas sociales así como el control y prevención para el uso indebido de transvales.

Sobre la Reordenación de rutas, se establecieron los siguientes compromisos:

- a) Hacer un plan de reordenamiento de las mismas.
- b) Regularizar las autorizaciones para la prestación del servicio.

De manera puntual el acuerdo se desglosó en las siguientes acciones:

1. Ampliar de manera sostenible la cobertura.
2. Integrar, fusionar y modificar rutas para evitar la sobreposición.
3. Suspender nuevas concesiones, permisos y subrogaciones en tanto se regularice y se defina el plan de ordenamiento de rutas correspondientes.

Por último, en relación a los Incentivos gubernamentales para el programa de modernización, los compromisos signados fueron:

1. La creación de un fondo mixto para la modernización del transporte.
2. Apoyo institucional para la obtención de garantía crediticia.
3. Asesoría técnica, financiera, jurídica y administrativa.
4. Un Programa de Deschatarización.

Por lo anteriormente referido, el OCMTP reitera la necesidad de contar con un sistema de transporte público accesible, eficiente, incluyente, seguro, moderno y sustentable, ya que es fundamental para el desarrollo social y económico de Jalisco. Particularmente para el Área Metropolitana de Guadalajara es un servicio público que presenta numerosos inconvenientes que impactan negativamente en la calidad de vida de al menos 63%¹ de la ciudadanía, quienes utilizan este medio para movilizarse por cuestiones de estudio, trabajo, educación, actividades comerciales, recreación, entre muchas otras, y que por lo tanto es determinante en la calidad de vida de la comunidad.

FUNDAMENTACIÓN:

I.- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos ordena en sus artículos: 1º, 17, 25 y 39:

II.- La Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José) determina en sus artículos 2 y 26;

¹ Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033.

III.- La Carta de la Organización de los Estados Americanos dispone en su artículo 34;

IV.- La Constitución Política del Estado de Jalisco estatuye en sus artículos 2º, 15 y 50;

V.- La Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, establece en sus artículos 19 y 152;

VI.- Ley Orgánica del Poder Ejecutivo;

VII.- Ley Orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;

VIII.- Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;

IX.- Reglamento para Regular el Servicio de Transporte Público Colectivo, de Taxi y Radiotaxi en el Estado de Jalisco;

X. Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033;

XI. Acuerdo del ciudadano Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, mediante el cual se expiden los Lineamientos del Observatorio Ciudadano establecido en el artículo 7 del Reglamento para regular el servicio de Transporte Público en el Estado de Jalisco;

XII. Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos;

XIII. Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-1993, que establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas suspendidas totales y opacidad de humo provenientes del escape de motores nuevos que usan diésel como

combustible y que se utilizaran para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos;

XIV. Norma oficial mexicana NOM-045-SEMARNAT-2006, protección ambiental.- vehículos en circulación que usan diésel como combustible.- límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición;

XV. Norma Oficial Mexicana NOM-076-SEMARNAT-2012, Que establece los niveles máximos permisibles de emisión de hidrocarburos no quemados, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno provenientes del escape, así como de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y otros combustibles alternos y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor de 3,857 kilogramos nuevos en planta;

XVI. Y demás ordenamientos relativos.

El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público presenta ante el Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado de Jalisco las siguientes

RECOMENDACIONES:

I. En relación a la planificación y la gestión inteligente del transporte público:

Consideraciones:

En 1999 la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos de América (TDA) propusieron la creación de una red de 26 corredores de movilidad para el Área Metropolitana de Guadalajara. La propuesta planteaba que estos se articularan con servicio de transporte público de alta capacidad y con estaciones de transferencia. Se proponía una combinación de rutas troncales y alimentadoras, para que el Tren Ligero funcionara como la columna principal de

una red integral de transporte. Sin embargo, ante la falta de recursos, organismos no gubernamentales y asociaciones civiles solicitaron al gobierno del estado optar por un sistema BRT (*Bus Rapid Transit*) como eje estructural de la red integral del transporte. En respuesta, surgió el sistema Macrobus, que siguió prácticamente el concepto de la red integral de transporte propuesto en la década de 1990. Este proyecto fue acompañado por una selección de los principales corredores de movilidad que tuvieran una saturación de más de 60 unidades de transporte por hora en sus vialidades. Además, se tomaron en cuenta los niveles de demanda, puntos de atracción, generación de viajes encontrados, preferencias de los usuarios y las variables encontradas en el más reciente estudio de origen y destino.

Así, la red original de 26 corredores se simplificó a 10 en el 2007. Sin embargo, debido a la complejidad logística que implica el desarrollo de corredores de movilidad, se tomó la decisión de iniciar el proyecto Macrobus con las tres fases que experimentaban mayor saturación de rutas de transporte público, por ende, mayores índices de congestión, contaminación y desorden vial.”² Las tres troncales seleccionadas fueron:

- Calzada Independencia-Calzada Gob. Curiel.
- Av. Tesisán-Ávila Camacho-La Normal-Alcalde-Revolución-Nueva Central de Autobuses.
- Barranca de Oblatos-Belisario Domínguez-González Gallo-Aeropuerto-El Salto.

En 2008, el CESJAL emitió una recomendación sobre el Diseño e Implementación de un Plan Integral de Movilidad Urbana para la Zona Metropolitana de Guadalajara; en ella se contemplaba necesario identificar la importancia del espacio público y del peatón como ejes rectores para, a partir de estos, definir la estrategia de transporte en la ciudad de Guadalajara, integrando los diferentes modos y posibilidades existentes.

² Díaz, Raul, *Compendio de la planeación de sistemas BRT. Memoria del proyecto Macrobus. Vol. 2. Preparación del proyecto*” Centro Estatal para la Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT) 2008 p. 66-69.

Actualmente se cuenta con la troncal A. Para la ruta B se ha propuesto la Línea 3 del Tren Ligero. No existe un proyecto conocido para la troncal C ni para las otras 7 troncales planteadas en el 2007. Por lo tanto no se tiene certeza sobre el futuro de la red de troncales del AMG en función de las cuales debería reestructurarse el sistema de transporte público de autobuses.

En el Área Metropolitana de Guadalajara existe una superposición de rutas del transporte público: un gran número de ellas pasa por el centro de la ciudad provocando baja eficiencia por la competencia excesiva. A esto hay que agregarle el excesivo número de paradas y un crecimiento desordenado del sistema.

Por otro lado, a excepción del Tren Ligero y el Macrobús, el transporte público mantiene una administración deficiente del servicio donde impera la figura del hombre camión, es decir, un permiso por persona, desdeñando la posibilidad de contar con economías de escala y un enfoque empresarial, lo que impide superar la falta de integración de los sistemas y pasar de la competencia a la complementariedad.

En entrevista que realizó un periódico de amplia circulación en el Estado de Jalisco, el Lic. Mauricio Gudiño Coronado, Secretario de Movilidad del Estado de Jalisco declaró lo siguiente³:

El Instituto de Movilidad y Transporte (IMT) ya tiene la primera parte (del reordenamiento del sistema de transporte), que es la parte del ordenamiento troncal de las 16 rutas principales de la ciudad; el año próximo vamos a tener a detalle todas y cada una de las rutas”, expuso el entrevistado [Lic. Mauricio Gudiño, Secretario de Movilidad del Estado de Jalisco]. El IMT está terminando los estudios y estamos a punto de definir las convocatorias para lanzarlas a las rutas-empresa o a las concesiones de ruta única. Vamos a presentar el plan troncal de las rutas de transporte y vamos a ir sacando, conforme a las convocatorias, las nuevas rutas-empresa”, agregó”

³ La Jornada, Jalisco del 18 de septiembre de 2014.

Por lo anterior se recomienda:

- 1) Presentar el *Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable*, como parte de los trabajos del *Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033*. En este Programa se deberá especificar la Estrategia para el Nuevo Modelo de Transporte Público 2013-2018 que incluya, entre otros aspectos técnicos y de política pública, un diagnóstico, problemas a resolver, metas, objetivos, actividades, indicadores, etapas de implementación, responsables y mecanismos de financiación. Además, deberá establecer las prioridades tanto para el Área Metropolitana de Guadalajara como para otras zonas metropolitanas y ciudades de Jalisco.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas y a la Secretaría de Movilidad.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

- 2) Desarrollar e integrar al *Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable*, el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), como una meta sobre la cual habrá que trabajar durante el resto de la actual administración estatal. El SITP deberá establecer con claridad, las acciones, objetivos, indicadores, metas, responsables, etapas y costos de su implementación. Así también, deberán darse a conocer las primeras actividades que permitan que el transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara avance hacia la integración tarifaria, tecnológica y operativa.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad y el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

- 3) Rendir cuentas del avance en el cumplimiento de las 12 recomendaciones emitidas por este Observatorio el 8 de mayo del año 2014. Esto mediante la elaboración de un informe de avances presentado a este Observatorio a la brevedad posible.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad, al Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, Sistema del Tren Eléctrico Urbano, Secretaría de Salud, Secretaría del Trabajo y Previsión Social y a la Fiscalía General del Estado de Jalisco.

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

II. En relación a la renovación de las unidades del transporte público, así como a las características de las mismas para asegurar un transporte digno, sustentable, seguro y eficiente:

Consideraciones:

La Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/002/2014, especifica las características que deben tener los vehículos para el servicio público de transporte de pasajeros masivo y colectivo en su modalidad de urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y características especiales para el Estado de Jalisco.

Una Norma de esta naturaleza, debe ser importante para establecer criterios y parámetros de diseño y ergonomía para las unidades de transporte público. Producto del análisis, diagnóstico y revisión de esta Norma con distintos expertos y técnicos en la materia, se concluye que la misma puede y debe ser mejorada con el fin de que se convierta en la herramienta de mejora de este servicio. La renovación de las unidades para poder garantizar que este servicio tenga las características de un transporte digno, incluyente, seguro, eficiente y ecológico pasan necesariamente, por una Norma Técnica completa e integral.

Eficiencia energética y ambiental.

Nuestro país se está preparando para el cambio tecnológico en el transporte, y por ello, las normas ambientales en la materia están aumentando las exigencias para mejorar el desempeño energético y ambiental. Al respecto, el Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT por sus siglas en inglés) señala en su estudio *Actualización de la NOM-044. Información para la toma de decisiones* lo siguiente:

“Este estudio muestra los resultados de un análisis costo-beneficio hasta el año 2037 de los cambios propuestos a la norma de emisiones de vehículos pesados,

la NOM-044 de SEMARNAT. En la nueva norma se reducirían significativamente los límites de emisión de partículas (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de camiones y autobuses, se requeriría que los nuevos vehículos pesados a diésel que se vendan en México cuenten con dispositivos avanzados de control de emisiones y con sistemas de diagnóstico a bordo y, en resumen, que la regulación de estos vehículos en nuestro país siga las pautas del mercado internacional y de los estándares más recientes del mundo en materia ambiental.”

En este mismo estudio, se concluye lo siguiente:

- *Hoy por hoy, la NOM 044 ofrece a los fabricantes dos opciones de cumplimiento que corresponden a los estándares obsoletos de la Unión Europea y la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, que difieren mucho entre sí en cuanto a efectividad y costos de cumplimiento se refiere. La propuesta de actualización para esta norma se basa en las versiones más recientes de dichos estándares, EPA 2010 y Euro VI, sin necesidad de adoptar los estándares intermedios que se implementaron anteriormente en aquellos países. EPA 2010 y Euro VI son estándares funcionalmente equivalentes, que tienen requerimientos muy similares de tecnologías de control de emisiones y de diagnóstico y cuyos costos de implementación se espera que sean iguales.*
- *Los fabricantes cumplirán, sin dificultad, con los nuevos estándares para México, pues ya cumplen con ellos en otros mercados en Norteamérica y el resto del mundo. Esto tendrá beneficios adicionales para los consumidores y los propietarios de camiones pesados, pues los motores diseñados para cumplir con los estándares más estrictos de PM y NOx tienen mejor rendimiento de combustible que los vehículos que ahora dominan en el mercado mexicano.*
- *Si bien las tecnologías avanzadas de control de emisiones precisan diésel con Ultra Bajo Azufre (UBA), la experiencia internacional muestra que la actualización de la NOM 044 puede entrar en vigor tan pronto como el diésel de Ultra Bajo Azufre se distribuya en la mayor parte del país, aun cuando la cobertura de suministro no sea total. Actualmente se producen en México vehículos y motores que ya cumplen con estos estándares, y PEMEX irá aumentando la producción de diésel de Ultra Bajo Azufre y ampliando la cobertura de suministro en los próximos años. En Estados Unidos la EPA otorgó un periodo de gracia de únicamente cuatro meses a partir de que la*

mayoría (80 %) del combustible cumplió con los estándares de bajo contenido de azufre, para exigir la implementación de los primeros estándares que requerían tecnologías de control de emisiones de partículas en los vehículos.

- *Las autoridades federales y locales deben promover la adopción anticipada o gradual de estos nuevos estándares. Actualmente el 30 % del diésel en México, incluso el que se vende en las ciudades de México, Monterrey y Guadalajara, ya es de Ultra Bajo contenido de Azufre, y se espera que esta proporción continúe aumentando en los próximos años.”*

Esto significa que la oferta de vehículos limpios y de alta eficiencia energética no enfrentará problemas en términos de mercado y demanda. Y sin embargo, a pesar de que la NOM044 está en proceso de actualización, y que los parámetros que establece hacen obligatoria que la adquisición de unidades de más de 3,857 kilogramos –entre las que se encuentran las del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara- utilicen motores EPA 2004 o EURO IV, se desconoce cuántas de las unidades que actualmente se encuentran en circulación cumplen con esta disposición. Sin dejar de mencionar que esta medida es obligatoria para unidades que se hayan adquirido después del mes de Junio del 2008. Por otra parte, en nuestra metrópoli ya se distribuye Diésel de Ultra Bajo Azufre desde el año 2008 al menos para la operación de las 41 unidades articuladas de Macrobus.

Por lo anterior se recomienda:

- 4) Corregir y adecuar la Norma General de Carácter Técnico SM/IMJT/002/2014, que especifica las características que deben tener los vehículos para el servicio público de transporte de pasajeros, masivo y colectivo en su modalidad de urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y características especiales para el Estado de Jalisco de acuerdo al dictamen anexo.

Autoridades recomendadas: Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco y a las instancias que son responsables del proceso de elaboración de las normas: la Secretaría General de Gobierno, la Secretaría de Movilidad y el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

- 5) Evitar el otorgamiento de subsidios directos a los concesionarios, permisionarios y subrogatarios del transporte público. Para cumplir con el tema del Acuerdo para el Nuevo Modelo de Transporte Público, relativo a la renovación de unidades, se solicita la elaboración e implementación de un *Programa de Renovación de las Unidades del Transporte Público en Jalisco* que esté inserto dentro del *Programa Sectorial de Movilidad Urbana Sustentable*, y en el que, previa elaboración de estudios de origen-destino, análisis de demanda y factibilidad financiera, se otorguen los apoyos económicos y/o crediticios únicamente a aquellas rutas que comprueben tener baja demanda y por tanto, dificultades para cumplir con la renovación de unidades. Una vez determinados los beneficiarios, este Observatorio podrá supervisar el proceso de asignación de los recursos.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas, Secretaría de Movilidad y el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 14 de Noviembre de 2014.

- 6) Asegurar que las nuevas unidades –tanto las adquiridas por la autoridad estatal como por los concesionarios, permisionarios y/o subrogatarios– cumplan con los estándares nacionales e internacionales en materia de eficiencia energética y ambiental. Lo anterior a través de la inspección y vigilancia de dichas unidades y en caso de que se incumplan, garantizar que tienen mecanismos y aditamentos necesarios para cumplir con las normas ambientales en la materia.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad, al SISTECOZOME, a Servicios y Transportes, a Sistema de Tren Eléctrico Urbano y a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

- 7) Diseñar e implementar un *Programa de Deschatarización de las Unidades del Transporte Público* que contemple su disposición final de

manera integral, asegurando que las unidades que cumplan con el plazo de vida útil establecido en la Ley de Movilidad del Estado de Jalisco efectivamente dejen de circular y no se incorporen al servicio de transporte público en otros municipios de Jalisco. Deberá asegurarse por parte de la autoridad ambiental estatal la existencia de talleres certificados y con capacidad técnica para llevar a cabo estos procesos. Este programa deberá establecer los mecanismos e incentivos económicos necesarios y, en su caso, articularse con otros programas y apoyos que existan en el gobierno federal.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas y a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

III. En relación a la Comisión de Tarifas:

Consideraciones:

Una semana anterior a la reunión de la Comisión de Tarifas, se suscitaron una serie de eventos desafortunados en el transporte público, provocando la muerte de seis personas en accidentes, en la zona metropolitana de Guadalajara, Jalisco.

La Comisión de Tarifas, bajo ninguna circunstancia, puede asumir atribuciones que legalmente correspondan a las autoridades del Estado de Jalisco y sus municipios. Del contenido de los preceptos constitucionales, convencionales y legales previamente transcritos, se evidencia que la integración de la Comisión de Tarifas que refiere el artículo 152 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco transgrede aquéllos, toda vez que el poder público se instituye en beneficio del pueblo, existiendo un desequilibrio en el órgano auxiliar del Ejecutivo del Estado que aprueba las tarifas del servicio público de transporte, ya que la fracción III del artículo 152 en referencia alude en forma vaga: “Los representantes debidamente acreditados de los organismos concesionarios, permisionarios y subrogatarios del servicio de transporte público”, sin especificar el número preciso que corresponde a dicho grupo, lo que genera una total incertidumbre sobre el total de miembros que pueden tomar decisión sobre

dichas tarifas. De esta forma se viola la disposición constitucional por cuanto a que la rectoría del desarrollo nacional que corresponde al Estado, con la consecuente transgresión al régimen democrático, siendo ello óbice, además, para que exista competitividad ante la carencia de las condiciones necesarias para generar mayor crecimiento económico.

De igual manera, con la forma en que está conformada la Comisión de Tarifas, se viola la Carta de la Organización de los Estados Americanos puesto que se niega la plena participación de sus pueblos en las decisiones relativas a su propio desarrollo, violando de esta manera el derecho humano relativo, no siendo ello congruente con la estabilidad del nivel de precios internos en armonía con el desarrollo económico sostenido y el logro de la justicia social, así como con la falta de armonía de la promoción de la inversión privada con la acción del sector público, dentro de la que debe destacarse el propiciar la participación social en la vida económica de la entidad, ya que, como lo señalan el documento que nos constituye como Nación y la Constitución Política del Estado, todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste.

Se reitera que el artículo 152 de la Ley de Movilidad en cita, no propicia la participación de los grupos sociales a plenitud, en la vida económica y social de la entidad. En el orden de ideas previamente apuntadas surge la obligación de adoptar las medidas legislativas, o de cualquier otro carácter, que sean necesarias para hacer efectivos los derechos establecidos en el Pacto de San José y así lograr el desarrollo progresivo de los derechos contenidos en la Carta de la Organización de los Estados Americanos.

El desequilibrio existente en el diseño institucional de integración de la Comisión de Tarifas, cobra mayor relevancia si se toma en consideración que a estas fechas se encuentra en construcción el padrón correspondiente al Registro Estatal del transporte público, por lo que obvia que en la actualidad no existe certeza de cuántos son los organismos concesionarios, permisionarios y subrogatarios del transporte público.

A fin de ofrecer mayor claridad a lo antes afirmado, viene al caso referir el número de votos que, según el artículo 152 de la ley en comento, corresponde a cada sector:

- a) La representación gubernamental (tanto estatal como municipal) según las fracciones I y II, es de doce: El Secretario de Movilidad o su representante y 11 que suman los representantes de los municipios de Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande y Tepatitlán de Morelos;
- b) La representación de los organismos públicos descentralizados vinculados con la prestación del servicio público, según la fracción IV, es de tres (Servicios y Transportes, SISTECOZOME y Sistema del Tren Eléctrico Urbano);
- c) La representación de organismos de trabajadores, según las fracciones VI, VII y XII, es de cuatro (Confederación de Trabajadores de México, Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos y dos por el Sindicato Nacional de los Trabajadores de la Educación);
- d) La representación de organismos empresariales, según las fracciones VIII, IX y X, es de tres (Cámara Nacional de Comercio de Guadalajara, Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco y Confederación Patronal de la República Mexicana);
- e) La representación estudiantil, según la fracción XI, tiene un voto (Federación de Estudios Universitarios);
- f) La representación de organismos concesionarios, permisionarios y subrogatarios del Servicio de Transporte Público **no tiene definido un número**, lo que se evidencia de la fracción III.

Lo anterior conlleva la evidente deficiencia en el diseño institucional de la conformación de la Comisión de Tarifas, situación que puede generar un problema de gobernabilidad y gobernanza, existiendo de igual manera, por la forma en que se integra dicha comisión según el artículo 152, el riesgo de que los organismos privados que prestan el servicio público de transporte de pasajeros fuera mayor al número de todas las demás representaciones (gubernamental, OPD relativas, de trabajadores, de empresarios y estudiantil)

situación que pudiera trascender en violación al artículo 17 Constitucional, ya que pudiera darse el caso de que dicho gremio transportista indicado en la fracción III del citado artículo 152, pudiera decidir, por mayoría las tarifas de servicio público de transporte, “haciéndose justicia por sí mismo”.

Es necesario remitirse, como muestra de lo anterior, al Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” del 29 de octubre de 2013, en que obra el “Acta de la Sesión Ordinaria de la Comisión de Tarifas” del 30 de septiembre de 2013 en la que se aprecia que participaron 8 representantes de prestadores particulares de servicio de transporte público de pasajeros, mismos que aparecen señalados simplemente como “Subrogatorio de SISTECOZOME”, “Sub Delegado de la Ruta 604”, “Presidente de la Alianza de Camioneros de Jalisco, AC”, “Presidente de TUR”, “Coordinador General y Representante Legal de TUTSA”, “Presidente de Autotransportes Guadalajara, El Salto, Puente Grande, Santa Fe, SA DE CV”, “Representante de Autobuses Urbanos Guzmanenses Concesionarios de Transporte en Ciudad Guzmán, Jalisco”, “Unión de Transportistas de Vallarta”. Entonces surgen las preguntas: ¿Cuántos subrogatarios de SISTECOZOME existen? ¿Cuántas rutas hay? ¿Cuántas empresas transportistas? La respuesta podría ser alarmante, ya que con la redacción actual del artículo 152 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, particularmente su fracción III, podrían asistir cientos de representantes debidamente acreditados de concesionarios, permisionarios y subrogatorios del servicio de transporte público, en tanto que los representantes del gobierno, de organismos de trabajadores, de empresarios, estudiantiles y de organismos públicos descentralizados vinculados con la prestación del servicio público suman veintitrés.

De lo hasta aquí relatado surge la evidencia de que los integrantes del H. Congreso del Estado no se percataron de que la integración de la Comisión de Tarifas, indicada en el artículo 152 de la Ley de Movilidad y Transporte, requería efectuar una motivación reforzada de dicho precepto, por lo que era menester precisar los antecedentes y circunstancias especiales que justificara la integración de dicha comisión, así como la justificación sustantiva, expresa, objetiva y razonable, de las razones por los que determinó integrar tal órgano colegiado de la forma en que lo realizó, ello atendiendo a que con el diseño de tal Comisión de Tarifas del transporte público se están afectando derechos fundamentales y bienes jurídicos de gran relevancia, por lo que, se insiste, debió efectuarse una cuidadosa ponderación de las circunstancias del caso y su

estudio comparativo, así como de los factores intervinientes, para prever los resultados de ello, a fin de que la norma pudiera alcanzar los fines pretendidos. Esto en consonancia con lo sostenido por el Pleno de la Suprema Corte de la Nación al resolver la Controversia Constitucional 32/2007, que dio lugar a la tesis de jurisprudencia 120/2009 del máximo colegiado jurisdiccional constitucional de nuestro país.

Más allá de la violación a los preceptos constitucionales, convencionales y legales referidos, debe destacarse el riesgo económico y social que conlleva el hecho de que sean los concesionarios, permisionarios y subrogatorios del servicio de transporte público quienes determinen la tarifa, factible situación en términos de la integración de la Comisión correspondiente que establece el artículo 152 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, siendo evidentes las catastróficas consecuencias sociales y económicas que ello acarrearía.

Por lo anterior se recomienda

- 8) Presentar una Iniciativa de Ley ante el H. Congreso del Estado, proponiendo la modificación del artículo 152 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, con la atribución que le concede la fracción II. del artículo 28 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, a fin de reparar las previamente apuntadas violaciones a los derechos humanos que origina dicho precepto. En la iniciativa aludida, se haga abundante referencia a la motivación reforzada que, en los términos y por las razones indicadas, debe contener la integración de la Comisión de Tarifas. De esta forma, se recomienda que la nueva integración de la Comisión de Tarifas garantice equidad e imparcialidad para los estudios, análisis, diagnósticos y dictámenes sobre las tarifas del transporte público en Jalisco. Para lograr lo anterior el nuevo diseño de la Comisión de Tarifas deberá asegurar la representación equitativa de diferentes sectores y usuarios de transporte público. Por lo tanto se deberá garantizar un equilibrio entre la representación de transportistas, usuarios, y otros sectores económicos y sociales que hoy día no tienen participación en dicha comisión.

Autoridad recomendada: Gobernador del Estado de Jalisco y Congreso del Estado de Jalisco.

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

- 9) Suspender la autorización de tarifas que pudiere aprobar la Comisión que refiere el citado artículo 152, o bien, omita la publicación de la determinación que emitiera al respecto dicha Comisión de Tarifas, como medida precautoria y para prevenir las transgresiones a los derechos humanos y las graves alteraciones que la aplicación del artículo 152 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco pudiere generar, con base en lo que disponen los artículo 50, fracción XX. de la Constitución Política del Estado de Jalisco, así como los diversos 19, fracción XV., 153 y 154 de la ley indicada.

Autoridad recomendada: Gobernador del Estado de Jalisco

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

IV. En relación a las condiciones laborales de los operadores del transporte público

La solicitud recibida por el Frente Común de Operadores y Usuarios del Transporte Público menciona lo siguiente:

“Reciban un saludo cordial y fraterno. Sírvase también de la presente para felicitar sus acertadas recomendaciones, así como su excelente desempeño en el Observatorio. Sin embargo, yo y otros operadores, creemos que de nuevo se ha dejado a un lado la participación de los operadores del transporte público y es esta situación el motivo del presente escrito.

A partir de la implementación del nuevo modelo del transporte, los operadores están viviendo una historia de terror, ya que en muchos casos sus condiciones laborales empeoraron pues los choferes están siendo coaccionados para no denunciar los atropellos en su contra, y el que lo hace, de manera inmediata es despedido. Lo anterior está derivando en los hechos lamentables ocurridos los últimos días, ya que desgraciadamente se han perdido vidas en accidentes

donde se ha visto involucrado el transporte público. Un ejemplo de esto es la reciente protesta que los operadores de la ruta 51 han levantado en contra de los transportistas y sindicato por estar coludidos. Y en ruta 645 Sus horas de trabajo fueron aumentadas, se les quitó el horario para comer y descansar y con el nuevo sistema de pago están ganando menos que antes.

Este tipo de información difícilmente llega a los medios ya que los operadores viven bajo constante amenaza. Por todo lo anterior, ponemos a su consideración la siguiente solicitud que creemos podrían enriquecer de manera sustancial al Observatorio”.

Por lo anterior se recomienda:

- 10) Verificar de manera mensual que realmente se otorgue un salario fijo, digno, con todas las prestaciones y seguridad social, acorde al sueldo real. Para lograr la mejora en las condiciones laborales, dicho salario no debe depender en ningún caso de la venta de boletos, ya sea por sistema de “polla”, 20 directo o cualquier otro que obligue a la competencia entre conductores para obtener mayor ganancia.

Autoridad recomendada: Secretaría del Trabajo y Previsión Social

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

- 11) Verificar que el concesionario cumpla con lo mínimo que la Ley Federal del Trabajo establece (incluyendo días de descanso y vacaciones con su debido pago) y de no hacerlo le sea revocado el permiso.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad y Secretaría del Trabajo y Previsión Social

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

- 12) Vigilar que al momento de reestructurar los recorridos de las rutas y sus horarios, contemplen que los operadores laboren no más de ocho horas diarias, con tiempos adecuados para tomar alimentos e ir al baño (una hora intermedia en su turno para cubrir dichas necesidades de manera adecuada). Y que se garantice que cualquier modificación los operadores tengan bases o terminales dignas. Para verificar lo anterior, los

concesionarios, permisionarios y subrogatarios deberán llevar una bitácora.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad, Secretaría del Trabajo y Previsión Social e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

V. En relación al Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco:

Consideraciones:

La política pública en materia de movilidad debe orientar sus esfuerzos en 5 principios rectores, como está establecido en la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. Estos principios son: La accesibilidad, la sustentabilidad ambiental y económica, el desarrollo económico, la perspectiva de género y la participación ciudadana en el diseño de las políticas públicas.

Para cumplimentar lo anterior, fue diseñado el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. Dicho instituto concentró las funciones del Centro Estatal para la Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT) y las del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT). En este sentido, la investigación planeación y operación del transporte público se realiza por un solo organismo.

El Instituto de Movilidad y Transporte establece como sujeto primordial promover la movilidad y el transporte sustentables, mediante el desarrollo y la ejecución de acciones de planeación, proyectos, diseño, investigación y monitoreo de movilidad, y transporte de personas, bienes y servicios. Tiene dos características básicas para su funcionamiento:

- a) En el artículo 4to de la Ley Orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte establece las atribuciones del instituto las cuales son preeminentemente técnicas.
- b) Se integra por una junta de gobierno, un director general, un órgano de vigilancia y las unidades administrativas autorizadas.

La gestión pública orientada a resultados hace imperativo contar con instituciones confiables y efectivas, organismos con funcionarios públicos calificados y comprometidos que, al poner en el centro el bienestar de las personas, impulsen de modo democrático y abierto la participación y la rendición de cuentas.

En las 5 temáticas sectoriales se reconoce la importancia y se trazan estrategias de acción para la participación activa de la sociedad organizada en los asuntos públicos; la rendición de cuentas bajo el principio de gobierno abierto; la gobernabilidad democrática; la instituciones públicas modernas, orientada a resultados que se evalúan y se gestionan conscientes del entorno global y la cooperación internacional; esto bajo los criterios evaluables de austeridad, orden y transparencia para un manejo responsable de los recursos públicos.

Gobernanza implica una nueva forma de gobernar; sucede una vez que se acepta que el gobierno por sí solo no tiene la posibilidad de resolver los problemas públicos. En Jalisco, hablar de gobernanza sale de la órbita retórica y discursiva para insertarse con fuerza en la realidad. El Gobierno no puede actuar solo; sin embargo, actuar con la sociedad requiere de cambios fundamentales. Se trata de reformas que necesitan remover desde las estructuras administrativas de los gobiernos hasta la cultura misma que los ciudadanos tenemos del quehacer político. De ahí que el gran reto es construir ciudadanía y aumentar el capital social promoviendo la participación ciudadana en los asuntos públicos desde el enfoque de la gobernanza.

El Instituto de Movilidad debe de actuar con total independencia a los asuntos políticos por lo que es un organismo de naturaleza técnica capaz de concentrar los principios de gobernanza, es decir, que en su órgano máximo de gobierno deben estar representados la administración pública, instituciones académicas, organismos empresariales y sociedad organizada.

El Instituto debe ser un órgano responsable de gestionar todos los aspectos básicos de la movilidad urbana, como la planeación y operación de los sistemas de transporte, la jerarquización de los medios de transporte, el régimen de concesiones o la política tarifaria y se debe regir de acuerdo a criterios de efectividad, seguridad, eficiencia en el consumo energético, reducción de la

contaminación, minimización del uso de suelo, aplicación de nuevas tecnologías de gestión del tránsito e inclusión de individuos con movilidad limitada.

Por lo anterior se recomienda

- 13) Promover ante el Congreso del Estado de Jalisco, una propuesta de reforma a la Ley Orgánica de dicho Instituto para que quede incorporada la siguiente propuesta: Reformas a la Ley Orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco:

Artículo 8. *La Junta de Gobierno está integrada por:*

I. Un Presidente que será el Secretario de Movilidad.

II. El Titular de la Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas o la persona que éste designe.

III. Un representante del Consejo Consultivo de Movilidad y Transporte;

IV. El titular o un representante del Instituto Metropolitano de Planeación;

V. Un representante de la Universidad de Guadalajara;

VI. Un representante del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente;

VII. Un representante de la Universidad del Valle de Atemajac;

VIII. Un representante del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey;

IX. Un representante de la Universidad Tecnológica de Jalisco;

X. Un representante de la Universidad Panamericana;

XI. Un representante del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco;

XII. Un representante de la Cámara de Comercio de Guadalajara;

XIII. Un representante de la Confederación Patronal de la República Mexicana en Jalisco;

XIV. Un representante del Consejo Económico y Social del Estado de Jalisco

XV. Tres representantes de Asociaciones Civiles vinculadas a la Movilidad;

XVI. El Coordinador del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público;

XVI. El Director General del Instituto, quien será el Secretario Técnico.

Cada miembro integrante tendrá voz y voto dentro de la Junta de Gobierno, con excepción del Secretario Técnico quien sólo tendrá voz. Por cada miembro integrante, los titulares de las dependencias y entidades designarán un suplente.

El cargo de miembro de la Junta de Gobierno es honorífico y, por tanto, no remunerado.

Autoridad recomendada: Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco y al Congreso del Estado de Jalisco.

Plazo: 14 de Noviembre de 2014.

VI. En relación al reordenamiento de las rutas de transporte público:

14) Informar al Observatorio sobre las bases que se solicitarán para la convocatoria para la concesión de ruta, corredor o cuenca de servicio.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

- 15) Informar al Observatorio sobre la reestructuración o armonización de rutas, corredores o cuencas de servicio, afectadas por la construcción de la Línea 3 del Tren Ligero.

Autoridad recomendada: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

- 16) Elaborar y publicar un calendario en el que se precisen fechas sobre el proceso que se llevará a cabo la concesión de rutas o corredores o cuencas de servicio para concesionar a personas jurídicas.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

- 17) Garantizar en todo momento, la transparencia, la justicia y la equidad a través de la contraloría ciudadana de los procesos de otorgamiento de concesiones de rutas, corredores y cuencas de servicio. Para lograr lo anterior, deberá asegurarse de manera jurídica la participación de este Observatorio con voz en todas las etapas del otorgamiento de concesiones a particulares.

Autoridades recomendadas: Gobernador del Estado, Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

- 18) Otorgar al Observatorio los dictámenes sobre rutas, corredores, cuencas de servicio para la reestructuración, planeación o armonización con los que cuente el Instituto o avances de los mismos para estar en condiciones de cumplir con el objeto del propio Observatorio.

Autoridad recomendada: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

19) Entregar al Observatorio los dictámenes y/o proyectos de sistemas integrados que hubiere realizado el Instituto a la fecha.

Autoridad recomendada: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

VII. En relación a la demanda de usuarias y usuarios del transporte público que exigen mejoras en este servicio:

Consideraciones:

Día a día la mayoría de la población del Estado de Jalisco, necesita utilizar el servicio de transporte público para trasladarse a sus actividades laborales, educativas, deportivas, políticas, así como para realizar otras actividades cotidianas; por lo que se convierte en un servicio estratégico para la movilidad de los jaliscienses. En la utilización de éste servicio los usuarios se topan con diversas problemáticas como una baja calidad, un alto costo, inseguridad para usuarios y peatones, por la falta de respeto, el trato indigno y a veces agresivo de algunos operadores a los usuarios. Por ser un servicio que discrimina a grupos vulnerables como las personas con discapacidad, adultos(as) mayores, mujeres y niños (as). En el Estado se han intentado implementar algunas estrategias para atender a éstas problemáticas como ha sido, los asientos preferenciales, algunas unidades adaptadas, los camiones rosas, las zonas preferentes para mujeres, entre otras, sin embargo, no ha sido la solución a las deficiencias que se viven a diario en el transporte público.

Una de las problemáticas que padecen los usuarios y en especial las mujeres son las agresiones sexuales. Según el Instituto Jalisciense de la Mujer alrededor del 1.58 por ciento de las mujeres usuarias del transporte público en el AMG han sido obligadas a tener relaciones sexuales tras utilizar el servicio, además al 13.27 por ciento las han perseguido con intención de atacarlas sexualmente, al 10.30 por ciento les han mostrado los genitales dentro de la unidad y el 22.57 por ciento asegura que fue “tocada o manoseada con carácter sexual”. De acuerdo a la encuesta, el 64 por ciento de las afectadas asegura no denunciar dichos actos ante las autoridades correspondientes, porque desconocen donde hacerlo. Así mismo, el 41 por ciento se siente inseguras dentro de la unidad y un 20 por ciento en la parada del transporte público.

1. El Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco en su Capítulo V De los usuarios del transporte público, establece en su Artículo 51. “... Son derechos de los usuarios...II Los usuarios que sean personas con alguna discapacidad tienen el derecho específico de que las rutas del servicio de transporte público de pasajeros cuenten por lo menos con veinte por ciento de unidades adaptadas para facilitar sus desplazamientos de conformidad a lo establecido en la Ley y la norma técnica correspondiente”.
2. A través de distintos oficios⁴ enviados por parte de Red Ciudadana A.C., organización que forma parte de este Observatorio, así como de información consultada a través de sitios de internet del Gobierno de Jalisco y de información publicada a través de medios de comunicación locales⁵, se identifica que en el Estado de Jalisco:

El OPD Servicios y Transporte reporta que:

- Cuenta con 139 rutas en 49 municipios del interior del estado.

⁴ Oficio SM/DGJ/UT/119/2014 del 16 de Enero del año en curso de la titular de la Unidad de Transparencia de la Secretaría de Movilidad; Oficio GT/009/2014 del 16 de Enero del año en curso del Gerente Técnico del SISTECOZOME; Oficio GS/0021/2014 DEL 17 DE Enero del presente año del Gerente de Servicio Subrogado de SISTECOZOME; Oficio UT-SYT/14/2014 del Titular de la Unidades Transparencia del OPD Servicios y Transportes.

⁵ La consulta de la página web www.jalisco.gob.mx/es/transparencia/fundamental/las-concesiones-licencias-permisos-o-autorizaciones-otorgadas-de-los-ultimos-seis-anos realizada el 17 de Abril de 2014; La consulta de la página web: www.rutasjalisco.gob.mx/rutas-por-empresas-de-transporte realizada el 17 de Abril de 2014; Ley para la Atención y Desarrollo Integral de Personas con Discapacidad del Estado de Jalisco en el Estado de Jalisco – Periódico Oficial del 31 de Diciembre de 2009; “Amonestarán a choferes que excedan los límites de velocidad y no den la parada “en La Jornada Jalisco del 17 de Abril de 2014.

- Cuenta con 288 unidades para las 139 rutas.
- No cuenta con ninguna unidad adaptada en los municipios del interior del estado que atiende y que sus unidades solo cuentan con asientos preferenciales.
- Cuenta con 21 rutas en los municipios de la Zona Metropolitana de Guadalajara.
- Cuenta con 275 unidades para las 21 rutas.
- Cuenta con 17 unidades adaptadas con rampa para personas con discapacidad motora.
- En los últimos dos años (2012 y 2013) sólo se ha adquirido 1 unidad adaptada.

EI SISTECOZOME reporta que en el servicio propio:

- Cuenta con 5 rutas en la Zona Metropolitana de Guadalajara.
- Cuenta con 133 unidades para las 5 rutas.
- Cuenta con 14 unidades adaptadas con rampa para personas con discapacidad motora distribuidas en 4 rutas.
- 1 ruta (400) no tiene unidades adaptadas a pesar de que cuenta con 24 unidades.
- Desde el año 2009 nos e han incorporado unidades adaptadas a su parque vehicular.

EI SISTECOZOME reporta que en el servicio subrogado:

- Cuenta con 118 rutas en la Zona Metropolitana de Guadalajara.
- Cuenta con 2315 unidades para las 118 rutas.
- Cuenta con 399 unidades adaptadas con rampa para personas con discapacidad motora distribuidas en 51 rutas.
- 67 rutas no tienen unidades adaptadas.
- Cuenta con 4 rutas en Puerto Vallarta.
- Cuenta con 59 unidades para las 4 rutas.
- Cuenta con 5 unidades adaptadas con rampa para personas con discapacidad motora en 1 ruta.
- 3 rutas no tienen unidades adaptadas.
- Cuenta con 10 rutas en Autlán.
- Cuenta con 36 unidades para las 10 rutas.

- No cuenta con ninguna unidad adaptada en las 10 rutas a pesar de que cuentan con 36 unidades.

La Secretaría de Movilidad reporta que:

- Los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte público operan 2815 unidades en el Estado de Jalisco.
 - Cuentan con 300 unidades adaptadas con rampa para personas con discapacidad motora.
 - Las unidades adaptadas solo operan en 5 municipios de la Zona Metropolitana de Guadalajara (Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá y El Salto).
3. A partir de dicha información se concluye:
- Que en el Estado de Jalisco operan 5921 unidades brindando el servicio de transporte público.
 - Que de ellas, 735 están adaptadas con rampas para personas con discapacidad motora.
 - Que, considerando que la fracción II del artículo del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco señala que las rutas del servicio de transporte público de pasajeros deben contar por lo menos con veinte por ciento de sus unidades adaptadas, tenemos que existe un déficit de cuando menos 449 unidades adaptadas, para que así representará el 20% de las unidades que operan en el estado.
 - Que lamentablemente el OPD Servicios y Transportes a pesar de brindar el servicio de transporte público en el interior del estado con 288 unidades para las 139 rutas no cuenta con ninguna unidad adaptada, incumpliendo así el reglamento señalado ya que debería contar con cuando menos con 29 unidades adaptadas.
 - Que lamentablemente también el OPD Servicios y Transportes que brinda el servicio de transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara con 275 unidades para 21 rutas sólo cuenta con 17 unidades adaptadas con rampa para personas con discapacidad motora, siendo que debería tener cuando menos 28 unidades adaptadas, por lo que aquí también incumple con el reglamento.

Debido al incremento del parque vehicular, el tráfico ha aumentado considerablemente, perjudicando de manera importante los tiempos de traslado,

entre sus zonas de trabajo, educativas, recreativas, etcétera, disminuyendo la calidad de vida de los usuarios. Comúnmente las jornadas de trabajo comprenden los horarios de 6:00 am a 2 pm, 2:00 pm a 10:00 pm y 10:00 pm a 6:00 am. Donde las personas que laboran en los turnos de 2:00 a 10:00 pm y de 10:00 pm a 6:00 am, o bien el de los trabajadores del área restaurantera, bares, etc., y su empresa no les proporciona el transporte, son aquellos que presentan el conflicto de no contar con un medio de transporte disponible más que el servicio de taxi y esto les afecta en su economía.

Con motivo de las dificultades ocasionadas por el clima (lluvia), y el denso tráfico en el AMG , aquellas personas que tienen la necesidad de usar más de un transporte, se les dificulta llegar a tiempo para cumplir con sus obligaciones escolares, debido al aumento de los tiempos de traslado. Los usuarios, en el desempeño y/o realización de sus actividades laborales, recreativas, académicas, comerciales, etcétera, que no alcanzan el transporte público convencional, les representa un gasto que afecta directamente su economía, por tener que hacer uso de otro transporte alternativo aún más oneroso, incluso exponiendo su integridad personal, al encontrarse en un horario superior al habitual, buscando la manera de cómo llegar a su destino.

Análisis de las rutas que circulan actualmente por el corredor B. Según funcionarios del Instituto de Movilidad de Jalisco, existen alrededor de 200 rutas de transporte público que convergen en la zona centro de la troncal B, por lo que dicho instituto trabaja en una reestructuración de rutas del transporte público a partir de la Línea 3. La actual reestructuración de rutas se está llevando a cabo por la parte jurídica del Instituto de Movilidad de Jalisco, dejando fuera la voz técnica que debería participar en dichas labores. La reestructuración de las rutas afectará de gran manera la puesta en marcha y expectativas de la implementación de la llamada Ruta-Empresa.

Por lo anterior se recomienda:

- 20) Elaborar e implemente un *Programa para la prevención y atención de situaciones de riesgo, violencia e inseguridad de las mujeres en el Transporte Público en Jalisco* que integre los siguientes aspectos: a) Promocionar el respeto a las mujeres, adultos mayores, personas con discapacidad, embarazadas y grupos vulnerables en general, mediante

folletos, carteles, anuncios, etc. Para sensibilizar y crear una educación para la movilidad y cortesía urbana; b) Incluir en los niveles básico, medio y medio superior de educación, programas de formación sobre la educación para la movilidad y cortesía urbana que incluya a estudiantes, padres de familia, maestros y las autoridades de cada plantel educativo; c) Incorporar cuadros informativos en las unidades del transporte público (camiones, trolebuses, Tren Ligero y Macrobús) y paradas oficiales sobre qué es y qué medidas tomar cuando se es víctima de acoso sexual; d) Incluir en las capacitaciones de los operadores del servicio de transporte público temas de prevención y manejo adecuado del acoso sexual con el fin de disminuir los casos y afrontarlos de mejor manera y e) Aumentar la vigilancia, iluminación y protección en las paradas y estaciones oficiales del transporte público para prevenir las agresiones sexuales.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad y al Instituto Jalisciense de las Mujeres.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

En relación al cumplimiento de la fracción IX del artículo 46 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco que en reconocimiento a los derechos de las personas con discapacidad visual y que a la letra dice “Que las unidades de transporte público masivo y colectivo cuenten con señales visuales y auditivas para la correcta identificación de la ruta y para la apertura y cierre de la puerta”:

21) Garantizar que estén en circulación a fin de este año 2014, el 10% de las unidades de cada ruta, que deben estar adaptadas para operar en todos los municipios del Estado de Jalisco. Estas unidades deberán estar equipadas con dispositivos que emitan señales auditivas que a las personas con discapacidad visual les permita identificar la ruta y ubicación de las puertas.

Autoridad recomendada: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 31 de Diciembre de 2014.

22) Considerar la incorporación de cuando menos 2 asientos bajos para la personas de talla pequeña aun cuando el Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco no establece. Estos asientos bajos pudieran estar colocados debajo de los asientos regulares preferenciales y ser desplegados cuando se requieran.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 30 de Noviembre de 2014.

23) Ampliar el horario del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara hasta las 24 horas.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 15 de Noviembre de 2014.

24) Elaborar un Informe que reúna el diagnóstico, evaluación y propuestas de acción respecto del Programa “BuHo Nocturno” y se informe al Observatorio el estatus que actualmente guarda el mismo.

Autoridades recomendadas: Secretaría de Movilidad e Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Plazo: 15 de Noviembre de 2014.

VIII. En relación al Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público:

Consideraciones:

La Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco ha emitido siete recomendaciones entre 2005 y 2013; de ellas:

- a) Tres (la 13/2005, la 32/2011 y la 09/2012) se refieren a la mala calidad en el transporte público debido a numerosas quejas de usuarios por la prestación deficiente del servicio, la falta de supervisión y acciones por parte de las autoridades en materia de transporte y movilidad, así como la falta del seguimiento a las quejas de usuarios.
- b) Tres recomendaciones más (la 09/2011, la 43/2011 y la 58/2011) se refieren a las víctimas mortales del transporte público, señalando la ausencia total de reparación del daño, la falta de acción y respuesta por parte del Consejo de Atención a Víctimas del Transporte Público, así como la existencia de fallas y omisiones en los procesos y averiguaciones previas para establecer responsables y sanciones contra los choferes responsables de los incidentes.
- c) La recomendación 43/2013 señala el caso omiso que las autoridades de Ixtlahuacán de los Membrillos y la Secretaría de Movilidad han hecho respecto de las demandas de mejorar este servicio y aprobar nuevas rutas hacia este municipio que legalmente forma parte del Área Metropolitana de Guadalajara.

En todas las recomendaciones que ha emitido la CEDHJ, se han establecido acciones puntuales para intentar corregir las fallas y omisiones señaladas en las mismas. Sin embargo, no se tiene constancia del cumplimiento al cien por ciento de las mismas, tanto en las reformas y cambios en materia institucional y de políticas públicas por parte de las autoridades competentes, así como de reparación de daños y atención a familiares de víctimas fatales de transporte público.

El transporte público urbano es un servicio estratégico para que la gran mayoría de los ciudadanos se trasladen de su casa a los centros escolares, a los centros laborales, a los centros comerciales y mercados, a las instituciones bancarias, a los centros de servicios de salud, a los centros culturales, a los centros deportivos, a las oficinas públicas, etc. para realizar sus actividades cotidianas y especiales y de regreso.

Lamentablemente por diversas circunstancias, principalmente las atribuidas al factor humano en la operación de las unidades del transporte público, se generan anualmente cientos de accidentes que ocasionan decenas de muertes y lesiones con secuelas de discapacidad total o parcial, temporales o permanentes en usuarios del servicio, peatones, ciclistas, motociclistas o de otros conductores de automotores, pero también con afectaciones a los familiares de las víctimas de dichos accidentes, pérdidas materiales y de tiempo y que implican también trámites legales engorrosos y, en la mayoría de ocasiones, desgastantes y frustrantes.

A ello hay que agregar que los representantes legales de los concesionarios, permisionarios o subrogatarios, con la complicidad silenciosa o francamente activa de algunos agentes del ministerio público, presionan y/o engañan a las víctimas y/o a sus familiares para que se desistan de las querellas en contra de los operadores y así sus unidades se puedan reincorporar lo más rápidamente posible al servicio y pagando la menor cantidad posible por concepto de indemnizaciones y ayudas para los gastos funerarios o por concepto de hospitalizaciones y gastos médicos.

El Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público cuyo objetivo es el de atender a las víctimas del transporte público al momento del accidente y posterior al accidente y cubrir, y en caso de ser necesario, hacerse responsable solidario ante la empresa funeraria por los gastos ocasionados por el deceso de la víctima.

Después de poco más de 9 años de vida, el Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público ha mostrado evidentes y repetitivas deficiencias en su funcionamiento y por tanto ha sido característico su incumplimiento de las funciones que se le habían asignado a favor de las víctimas de las unidades del servicio de transporte público y de sus familiares.

Evidentemente, el Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público debe existir, pero cumpliendo cabalmente las funciones asignadas y otras que nunca se contemplaron, y para ello es estrictamente necesario reestructurarlo, dotarlo de recursos y asegurar que trabaje regular y eficientemente

Por lo anterior se recomienda:

- 25) Modificar el Acuerdo de Creación del Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público en los puntos que a continuación se describen:
- a) En el apartado de considerando, fracción II, se evidencia una notable falta de comprensión o tergiversación de los factores que ocasionan los accidentes y actos criminales en las que se ven involucradas las unidades del transporte público y que generan “daños materiales y pérdidas de vidas humanas”, ya que no se reconocen el papel que juegan las condiciones laborales y el sistema salarial de los operadores de las unidades, entre otros aspectos. Estos aspectos deben ser reconocidos plenamente, para así implementar medidas para prevenir y evitar percances que ocasionan víctimas, como lo establece la Ley de Salud del Estado de Jalisco.
 - b) En las disposiciones generales, artículo 1, se establece que al momento del accidente se debe apoyar a la víctima para que de inmediato se proceda a su revisión física, atención médica, hospitalaria, intervención quirúrgica y, en caso de ser necesario, apoyo funerario y posterior al accidente, apoyar a la víctima y vigilar para que de inmediato se le preste de manera constante y oportuna atención médica, hospitalaria y terapéutica hasta que la víctima sea dada de alta, pero en ningún momento se establece que al momento y posterior al suceso se le proporcione atención psicológica y asesoría legal a la víctima y/o a sus familiares, y en caso de ser necesario, atención tanatológica también a la familia. Deberán incorporarse estos aspectos.

- c) En las disposiciones generales, artículo 3, no se establece, en consecuencia con la propuesta 2, que los propietarios de los vehículos del transporte público a través de sus aseguradoras o mutualidades cubran los gastos de la atención psicológica y tanatológica tanto para la víctima y, en caso de ser necesario, también para sus familiares afectados. Deberá incorporarse.
- d) En el cuerpo del acuerdo se deberá incorporar un mecanismo que asegure una asesoría legal y apoyo jurídico de calidad, gratuito y justo para las víctimas y/o para sus familiares tanto en los momentos posteriores inmediatos y en los momentos posteriores al accidente.
- e) En el apartado Del Órgano de Gobierno, artículo 4, se establece que el Consejo se integrará por una junta de gobierno constituida solo por 7 representantes del Gobierno del Estado de Jalisco, 7 representantes de las empresas transportistas y 2 representantes de organismos empresariales. Por tanto será estrictamente necesario considerar la participación de un representante del Observatorio.

Autoridad recomendada: Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco y Congreso del Estado de Jalisco

Plazo: 10 de Noviembre de 2014.

Lo anterior fue resuelto por los miembros del Pleno de este Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco, en sesión extraordinaria con fecha del 30 de Octubre de 2014, y dispusieron que se envíen estas recomendaciones a las autoridades destinatarias. Damos fe de todo lo anterior el Coordinador y el Secretario Técnico de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de Creación de este Observatorio.

ATENTAMENTE,

Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco

Lic. José Alberto Galarza Villaseñor
Coordinador

Dr. Mario Ramón Silva Rodríguez
Secretario Técnico