



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

Documento de Estudio sobre la Iniciativa de modificaciones a la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco

El pasado 21 de febrero del año 2008, el Pleno de este Consejo emitió el documento CESJAL/REC./001/2008, como una primer **RECOMENDACIÓN** técnica para el diseño e implementación de un **Plan Integral de Movilidad Urbana** para la Zona Metropolitana de Guadalajara ZMG, dirigida al Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco y a los Ayuntamientos de la citada ZMG.

Actualmente, en el Congreso del Estado, está en estudio una iniciativa de reforma a la *Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco*, que transforma al OCOIT en el nuevo operador del Transporte Masivo. En la discusión al respecto, y como parte del seguimiento dado a nuestra **RECOMENDACIÓN** sobre Movilidad, la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos, a través de su Presidente Tomás López Miranda, ha convocado a diversas reuniones con diputados, transportistas y el titular del OCOIT para analizar las reformas propuestas. En dichas reuniones, se ha enriquecido la discusión con expertos invitados por el CESJAL. Los legisladores participantes nos han solicitado mayor información técnica al respecto.

Respondiendo al compromiso con Jalisco, el CESJAL se dio a la tarea de conjuntar los esfuerzos de sus expertos, quienes en un periodo muy corto de tiempo, tienen elaborado

un **DOCUMENTO DE ESTUDIO**, sobre el particular que presentamos adjunto a este oficio.

El **DOCUMENTO DE ESTUDIO** es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre este tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una **OPINIÓN**¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una nueva **RECOMENDACIÓN**² del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este **DOCUMENTO DE ESTUDIO** será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.

Uno de los acuerdos tomados por el pleno del CESJAL fue el de procurar una serie de medidas a favor de la movilidad múltiple, estructurada y con prioridad en el transporte público y en los medios no motorizados. El CESJAL pretende acompañar

¹ Documento donde el CESJAL expresa las conclusiones de sus estudios y deliberaciones y que fue solicitado formalmente por alguno de los Poderes Públicos o por al menos dos Ayuntamientos del Estado, en relación a algún tema que implique una especial trascendencia en el desarrollo económico y social de Jalisco o tenga un impacto regional. (Artículo 4 de la Ley que crea al CESJAL)

² documento emitido de oficio por el CESJAL, donde éste expresa las conclusiones de sus estudios y deliberaciones, en los temas que por ley debe pronunciarse y que impliquen una especial trascendencia en el desarrollo económico y social del Estado. Pueden ser dirigidas a cualquiera de los Poderes públicos del Estado, en relación a proyectos de leyes y decretos o a propuestas de programas. ((Artículo 3 de la Ley que crea al CESJAL)



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

aquellas acciones de los poderes del Estado que conlleven zonas urbanas más competitivas y sostenibles.

El CESJAL considera que los componentes fundamentales de un Plan Integral de Movilidad son: la planeación, el fortalecimiento institucional, la viabilidad financiera, la implementación cualitativa y la cultura ciudadana.

Parte fundamental del fortalecimiento institucional es la reforma a leyes, dependencias y organismos acorde con las nuevas tendencias internacionales de movilidad sostenible, las condiciones urbanas que imperan en Jalisco del siglo XXI y los proyectos de futuro delineados por amplios sectores públicos y privados, que nos arrojan las siguientes metas:

- Transporte público eficiente, extensivo y accesible
- Oferta múltiple de sistemas de transporte
- Espacio y protección para peatones y ciclistas
- Conectividad urbana
- Disminución de la congestión

- Accesibilidad para todos
- Disminución de tiempos de viaje.

Consideramos que reformas a la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco son indispensables para apuntalar el Plan Integral de Movilidad que demanda en particular la Zona Metropolitana de Guadalajara.

En base a lo anterior, el CESJAL ha tomado con seriedad la solicitud de algunos diputados del H. Congreso, de estudiar la iniciativa de Ley remitida y opinar sobre la misma, buscando el apoyo de especialistas reconocidos nacionalmente por su experiencia en materia de legislación sobre la vialidad y el transporte y conformando un equipo de análisis Integrado por el Dr. Luis Felipe Siqueiros, Ulises Vidaña y Fabiola Gómez Coss, que dio por resultado los comentarios que se anotan a continuación.

Como comentario general, se sugiere homologar los términos referidos a las diferentes modalidades de transporte público y completar aquellas definiciones faltantes, en particular en los artículos 4 y 82.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

TABLA COMPARATIVA DE ANÁLISIS CON COMENTARIOS DE EXPERTOS DEL CESJAL

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>Artículo 5.- [...]:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Concesión: El acto administrativo del Estado mediante el cual autoriza a las personas, físicas o jurídicas, a concurrir en la prestación del servicio público de transporte por el tiempo que establece esta Ley, en sus distintas modalidades, o en los servicios conexos a las vías públicas de comunicación local, independientemente del permiso o permisos para la explotación del servicio público de autos de alquiler, taxis o radiotaxis;</p> <p>III. [...]</p> <p>VII. Organismo Coordinador: Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público; y</p>	<p>Artículo 5.- [...]:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Concesión: Acto administrativo por el cual el Titular del Poder Ejecutivo, o a través de la dependencia del Ejecutivo del Gobierno del Estado competente en materia de vialidad, tránsito y transporte o las entidades facultadas en esta Ley, confiere la condición y el poder jurídico a una persona física o jurídica para prestar un Servicio Público en los términos y condiciones que la propia ley señala. Su otorgamiento y las condiciones que se establezcan se consideran de utilidad pública e interés general.</p> <p>III. [...]</p> <p>VII. Derogado.</p> <p>VIII. [...]</p> <p>IX. Organismo Regulador: Organismo Regulador del Sistema de Transporte Masivo.</p>	<p>1.- Es necesario señalar claramente la diferencia entre los conceptos de: Concesión, Autorización, Permiso y Licencia. Actualmente la Legislación confunde la Concesión con la Autorización (“El acto administrativo del Estado mediante el cual autoriza a las personas [...]”). En seguida lo hace con el Permiso al señalar la independencia conceptual (“independientemente del permiso o permisos [...]”) siendo que la naturaleza de ambos es muy distinta.</p> <p>Por otro lado es necesario señalar que la condición jurídica que confiere la Concesión es en razón de la utilidad pública y no la de un particular, como la ley actual señala la “autorización” que se da a un particular para la prestación; la verdadera naturaleza de la Concesión es la de garantizar un Servicio Público mismo que de no estar el Estado en condición de prestarlo éste lo confiere a quien sí.</p> <p>2.- La necesaria supresión del OCOIT, como se expuso en los motivos, hace necesaria la creación de un Organismo Regulador del Sistema Integral de Transporte Público Masivo de Pasajeros.</p>	<p>Conforme a la necesidad de estructuración del sistema de transporte masivo (BRT), el organismo regulador deberá tener la atribución de concesionar este servicio, por lo que se sugiere incluir al “Organismo Regulador” como autoridad concedente para otorgar concesión exclusivamente para operar el sistema de transporte masivo; es decir, hacer el Titular del Gobierno del Estado o la dependencia concesionará el servicio público de transporte con excepción del sistema de transporte masivo que será concesionado por el Organismo Regulador.</p> <p>El organismo regulador será una entidad de la administración pública centralizada que evitará la politización de temas que sí se hacen en la administración centralizada, en las que las dependencias del gobierno se encuentra supeditadas a las decisiones del Ejecutivo Estatal.</p> <p>IX.- Se sugiere explicar que es con autobuses para especificar que se trata de operación con autobuses y diferenciarlo del sistema de rieles que también es transporte masivo.</p>
<p>Artículo 15.- Los ámbitos de competencia del Estado y del municipio en materia de vialidad, tránsito y transporte, se integrarán y delimitarán conforme a las siguientes bases:</p>	<p>Artículo 15.- Los ámbitos de competencia del Poder Ejecutivo del Estado y del municipio en materia de vialidad, tránsito y transporte, se integrarán y delimitarán</p>	<p>Es impreciso que la Ley vigente señale “la competencia del Estado” cuando en realidad lo que quiere significar es la del Poder Ejecutivo Estatal.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./0017/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
I. [...]	conforme a las siguientes bases: I. [...]		
Artículo 18.- [...]: I. [...]: a) – d) [...]	Artículo 18.- [...]: I. [...]: a) – d) [...] e) El Organismo Regulador en cuanto a lo que le corresponde a su reglamento;	Es necesario dotar de plena autonomía al Organismo Regulador, como se señaló, así mismo reconocerlo como autoridad para lo que respecta a su ámbito de competencia.	
Artículo 19.- Son atribuciones del Ejecutivo del Estado: I. – XIII [...] XIV. Autorizar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros, con base en los estudios y propuestas que formulen el Consejo Consultivo, el CEIT y el Organismo Coordinador; XV. XXI. [...] XXII. Establecer nuevos servicios; eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en esta Ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos que por ámbito territorial deban participar y escuchando al Consejo Consultivo, al CEIT y	Artículo 19.- [...]: I. – XIII [...] XIV. Establecer y publicar las tarifas para el servicio público de transporte de pasajeros, mediante la indexación anual con las variantes que señale el reglamento correspondiente. XV. – XXI. [...] XXII. Establecer nuevos servicios; eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en esta Ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos que por ámbito territorial deban participar y escuchando al CEIT;	1. Es necesario eliminar del texto al OCOIT por la supresión de éste. 2.- La naturaleza de política pública y valoración técnica especializada hace de la tarifa del Transporte Público un instrumento integrado por organismos con un método valorativo estricto.	XIV. Se sugiere hacer la excepción de que el Gobernador del Estado no establece la tarifa al usuario del Servicio de Transporte masivo con autobuses, sino que la sancionará y publicará y el Organismo Regulador será quién determine la tarifa al usuario con base a la fórmula que arroje el modelo financiero del sistema. El tratamiento para el ajuste de tarifas del transporte colectivo y el masivo es muy distinto, y no debe dársele un tratamiento igual. Así mismo, de ninguna forma cabe en el transporte masivo la <u>indexación tarifaria</u> , pues esta debe ajustarse conforme a las fórmulas del modelo financiero elaborado para el sistema, el cual incluye una serie de indicadores que no solo se reducen al índice inflacionario. Es más, puede ser que el índice de inflación sea menor al incremento de costos de los insumos del transporte.

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>al Organismo Coordinador;</p> <p>XXIII. – XXXI [...]</p> <p>XXXII. Autorizar y vigilar el cumplimiento de las tarifas para los servicios públicos de transporte; y</p>	<p>XXIII. XXXI [...]</p> <p>XXXII. Sancionar y vigilar el cumplimiento de las tarifas para los servicios públicos de transporte; y</p>		<p>En el transporte colectivo tampoco es conveniente la indexación de tarifa pues se corre el riesgo de que cuando esta se dé se haga bajo condiciones no ideales de servicio, perdiendo entonces una herramienta de presión para la mejora del servicio. Podría mejor redactarse el texto que “la tarifa será determinada conforme al estudio técnico que incluya entre otros aspectos los siguientes: estimación de demanda, longitud de la ruta, costos de combustible, refacciones y mantenimiento, costos administrativo, análisis del impacto tarifario”</p> <p>XXII. Se requiere hacer la excepción del sistema de transporte masivo ya que el Organismo Regulador es quién determina, modifica, crea o suprime nuevas rutas o servicio en este sistema. Así mismo el Organismo regulador tiene plena autonomía en materia de planeación del servicio. Para esto se sugiere que el texto quedara así: <u>XXII. Establecer a través de la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte</u>, los nuevos servicios; eliminar, sustituir y reformar los ya existentes previstos en esta Ley, conforme a las condiciones y necesidades que presente la demanda del servicio público de transporte, dando intervención a los ayuntamientos que por ámbito territorial deban participar y escuchando al CEIT; <u>Con excepción del sistema de transporte masivo que será competencia del Organismo Regulador.</u></p>
<p>Artículo 31.- [...]:</p> <p>I. El Organismo Coordinador de la operación</p>	<p>Artículo 31.- [...]:</p> <p>I. Derogado</p>	<p>En correspondencia de la supresión del Organismo Coordinador.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
integral del servicio de transporte público del estado;			
<p>Artículo 32.- [...]</p> <p>I. – VI [...]</p> <p>VII. El director del organismo coordinador de la operación integral del servicio de transporte público en el Estado.</p>	<p>Artículo 32.- [...]</p> <p>I. – VI [...]</p> <p>VII. El Director General del Organismo Regulador</p>	<p>En consecuencia con la desaparición del OCOIT.</p>	
<p>Artículo 34.- El Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado, es una entidad pública, descentralizada del Poder Ejecutivo del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cuyas principales características serán:</p> <p>a) Ser un organismo promotor del desarrollo y ejecución de acciones en la operación, supervisión y control del servicio de transporte público;</p> <p>b) Ser un agente de transformación y de obtención de resultados; y</p> <p>c) Ser el responsable del desarrollo de los sistemas y de sus partes.</p> <p>Dicho Organismo se integrará en forma permanente por:</p> <p>I. Un presidente, que será el Gobernador del Estado o la persona que éste designe;</p>	<p>Artículo 34.- Derogado</p>	<p>La terminación del OCOIT.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>II. El Titular de la dependencia del Ejecutivo del Estado competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>III. El Director del Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado, quien será el Secretario Técnico;</p> <p>IV. El Director del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte;</p> <p>V. Los representantes debidamente acreditados de los organismos estatales, concesionarios, permisionarios y subrogatarios organizados del servicio de transporte público; y</p> <p>VI. Los municipios cuando se traten asuntos que afecten su ámbito territorial.</p>			
<p>Artículo 35.- Corresponderán al Organismo Coordinador de la operación integral del servicio de transporte público del estado, las siguientes funciones:</p> <p>I. Planear, dimensionar y coordinar la ejecución de la operación del servicio de transporte público requerido en los corredores de movilidad con prioridad de este servicio, vialidades primarias, secundarias y alimentadoras definidas por el CEIT para el uso del transporte público;</p> <p>II. Recibir, estudiar y dictaminar en coordinación con el CEIT, las propuestas y demandas que en materia de operación del</p>	<p>Artículo 35.- Derogado</p>	<p>La derogación del OCOIT.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>servicio de transporte público presenten personas, grupos e instituciones que, en su caso, modifiquen la operación del mismo;</p> <p>III. Instrumentar, en coordinación con el CEIT, las normas de calidad para el servicio de transporte público;</p> <p>IV. Convocar a la Comisión de Tarifas cuando considere que debe existir una revisión o modificación a las mismas, y enviarle los informes técnicos y financieros necesarios para que sustente su decisión;</p> <p>V. Establecer los procedimientos y criterios técnicos y proponer a la Comisión de Tarifas, en base a los mismos, los costos aplicables al servicio público de transporte en sus distintas modalidades, para que a su vez resuelva de conformidad con las disposiciones legales aplicables;</p> <p>VI. Mantener informada a la ciudadanía sobre el uso y alternativas de transporte público a través de elementos visuales, orales e impresos, para optimizar, facilitar y promover el uso del transporte público;</p> <p>VII. Llevar un registro de los principales indicadores y estadísticas en materia de servicio público de transporte, que permitan informar, apoyar y facilitar la toma de decisiones, con la finalidad de resolver la problemática existente; y</p> <p>VIII. Formular su reglamento interno.</p>			

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>Artículo 36.- [...]:</p> <p>I. IV. [...]:</p> <p>V. El Director del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte Público;</p> <p>VI. – VII. [...]</p>	<p>Artículo 36.- [...]:</p> <p>I. IV. [...]:</p> <p>V. Derogado</p> <p>VI. – VII. [...]</p> <p>VIII.- El Director del Organismo Regulador</p>	<p>En consecuencia con la desaparición del OCOIT.</p>	
<p>Artículo 37.- Corresponderá al Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte.</p> <p>I. Estudiar y dictaminar las demandas que en materia de vialidad y transporte reciba del Consejo Consultivo; del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte y de la Dependencia del Ejecutivo competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>II. [...]</p> <p>III. Realizar los estudios técnicos necesarios para la elaboración de los dictámenes que justifiquen, en su caso:</p> <p>a) La creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio de transporte público;</p>	<p>Artículo 37.- [...].</p> <p>I. Estudiar y dictaminar las demandas que en materia de vialidad y transporte reciba de la Dependencia del Ejecutivo competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>II. [...]</p> <p>III. Realizar los estudios técnicos necesarios, cuando así se lo solicite la dependencia correspondiente, para la elaboración de los dictámenes que justifiquen, en su caso:</p>	<p>1.- f. I., La supresión del OCOIT de la Ley.</p> <p>2.- f. III., inciso a), es necesario diferenciar el Transporte Público Convencional y el Sistema Integral debido a las funciones y características tan distintas entre uno y otro.</p> <p>3.- f. III., inciso c), debido a la complejidad del Sistema Integral es necesario un Consejo de Administración donde participe el CEIT conjuntamente con demás autoridades, por lo que la diferenciación de el Sistema Integral y el Convencional es indispensable.</p> <p>4.- f. III., inciso d), es necesario exceptuar al Sistema Integral ya que la complejidad del mismo lo diferencia en su totalidad para su estudio.</p> <p>5.- Fracciones VIII-[...]: Facultades de naturaleza técnica que actualmente realiza</p>	<p>Se sugiere hacer la aclaración de que CEIT es competente para todo el servicio de transporte público con excepción del sistema de transporte masivo, mismo que está a cargo del Organismo Regulador, el cual planeará su operación, dictaminará y establecerá nuevos servicios, estudios técnicos, tarifarios etc.</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una **OPINIÓN** del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una **RECOMENDACIÓN** del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>b) [...]</p> <p>c) La definición de la vías a utilizar por la Red Integral de Transporte Público; y</p> <p>d) Las propuestas de tarifas, aplicables al servicio de transporte público, en sus distintas modalidades.</p> <p>IV. – VIII [...]</p>	<p>a) La creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio de transporte público en todas sus modalidades ;</p> <p>b) [...]</p> <p>c) La definición de la vías a utilizar por el Servicio Público en todas sus modalidades; y</p> <p>d) Derogado</p> <p>IV. – VIII [...]</p> <p>VIII. Recibir, estudiar y dictaminar las propuestas y demandas que en materia de operación del servicio de transporte público presenten personas, grupos e instituciones que, en su caso, modifiquen la operación del mismo;</p> <p>IX. Instrumentar las normas de calidad para el servicio de transporte público;</p> <p>XI. Llevar un registro de los principales indicadores y estadísticas en materia de servicio público de transporte, que permitan informar, apoyar y facilitar la toma de decisiones, con la finalidad de resolver la problemática existente.</p>	<p>el OCOIT, se transfieren, debido a su propio carácter, al CEIT.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>Artículo 55 Bis.- El conductor de vehículos del Servicio de Transporte Público colectivo de pasajeros en el Estado de Jalisco, deberá contar con licencia de conductor de servicios de transporte público vigente, expedida por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte.</p>	<p>Artículo 55 Bis.- El conductor de vehículos del Servicio de Transporte Público colectivo y del Sistema Transporte Masivo en el Estado de Jalisco, deberá contar con licencia de conductor de servicios de transporte público vigente, expedida por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte.</p>	<p>Se incluye la modalidad del Transporte Masivo de Pasajeros de manera diferenciada del Colectivo ya que ambos podrán operar en el sistema de maneras distintas, ya sea convencional o confinado.</p>	
<p>Artículo 56.- Para conducir vehículos, los operadores y conductores se clasifican en:</p> <p>I. – IV. [...]</p>	<p>Artículo 56.- [...]:</p> <p>I. – IV. [...].</p> <p>V. Conductores Sistema de Transporte Masivo;</p>	<p>Se adiciona la licencia para conductor de Servicio de Transporte Confinado de Pasajeros por ser éste el que requiere de otras características en su manejo.</p>	<p>No se debería sustituir a los Operadores de maquinaria y equipo móvil especial por los conductores del sistema integrado de transporte masivo, sino agregar otro inciso que los incluya, es decir en lugar de sustituir la fracción V agregar una fracción VII.</p>
<p>Artículo 66.- La licencia se cancelará en los siguientes casos:</p> <p>I. – IV. [...]</p> <p>V. En caso de operadores, conductores o choferes de servicio público, cuando incurran en violación de la tarifa autorizada;</p>	<p>Artículo 66.- [...]:</p> <p>I. – IV. [...]</p> <p>V. En caso de operadores, conductores o choferes del Servicio de Transporte Público Convencional y del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros, cuando incurran en violación de la tarifa vigente;</p>	<p>Hay que diferenciar entre la licencia del servicio público convencional y el confinado.</p> <p>Por otro lado al tratarse de una tarifa reglamentariamente establecida esta no se autoriza sino la misma sólo se establece.</p>	<p>No se hace necesaria la inclusión de los conductores de transporte masivo, ya que estos no tienen ninguna interacción con los usuarios del servicio pues cobrarán directamente la tarifa sino a través del sistema de control de recaudo.</p> <p>Se requiere agregar a las causales de cancelación de licencias de conducir las de reincidencia en accidentes con saldo de muertos o heridos, el resultar positivo en el antidoping que se les practique. Así mismo, se debería considerar la posibilidad de suspender los derechos amparados por la licencia de conducir además de su cancelación.</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
			Es necesario homologar la denominación del transporte "colectivo" o "convencional", ya que algunos artículos los refieren en forma indistinta.
Artículo 81.- Corresponde al Estado planear, establecer, regular y supervisar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas o carreteras de jurisdicción estatal.	Artículo 81.- Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado planear, establecer, regular y supervisar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas o carreteras de jurisdicción estatal.	Es impropio decir "Estado" cuando lo que se busca es señalar al Poder Ejecutivo del Estado.	Se sugiere aclarar que el Ejecutivo del Estado delega en el Organismo Regulador la planeación, operación, supervisión y control del sistema de transporte masivo con autobuses.
Artículo 82.- El servicio público de transporte comprende las siguientes modalidades: I. Transporte de personas y objetos: a). - f) [...]	Artículo 82.- El servicio público de transporte comprende las siguientes modalidades: I. Transporte de personas y objetos: a) - f) [...] g) Sistema de Transporte Masivo. II. [...] Las diferentes modalidades del servicio público de transporte, se regularán por el reglamento respectivo. Se considerará Servicio de Transporte Público Convencional toda modalidad que señale la presente Ley a excepción de aquellas que se sujeten a lo dispuesto para el Sistema de Transporte Masivo.	Se adiciona la modalidad del Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros, ya que sus características son distintas a cualquier otra modalidad, para su correcta implementación.	Se sugiere agregar que el Sistema de Transporte Masivo es con autobuses, para diferenciarlo del transporte masivo "metro". Es decir que el transporte masivo es todo aquel con alta capacidad de movilización pero lo que lo diferencia es que uno es operado con trenes y otro con autobuses, siendo competente el Organismo Regulador para el caso del sistema de transporte masivo con autobuses. Respecto del inciso g) se sugiere agregar que es operado con autobuses Se requiere homologar la denominación del transporte colectivo, ya que en algunos artículos que se modifican se le denomina "transporte convencional". Se requiere definir cada una de las modalidades de transporte público de personas, para que exista plena diferenciación entre transporte público convencional, transporte masivo ecológico y sistema de transporte masivo con

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
			autobuses
Artículo 83.- El servicio colectivo de pasajeros, urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y foráneo, se prestará en autobuses cerrados, trolebuses, tren eléctrico o vehículos similares. Sus características específicas serán establecidas en el reglamento correspondiente; estará sujeto a itinerario, horario establecido, y el precio se determinará en la tarifa autorizada.	Artículo 83.- El servicio colectivo de pasajeros, urbano, conurbado o metropolitano, suburbano y foráneo, se prestará en autobuses cerrados, trolebuses, tren eléctrico o vehículos similares. Sus características específicas serán establecidas en el reglamento correspondiente; estará sujeto a itinerario, horario establecido, y el precio se determinará en la tarifa vigente .		
Artículo 84.- El servicio colectivo de pasajeros urbano, conurbado, suburbano y foráneo, se prestará con itinerario fijo y el precio se determinará en las tarifas autorizadas.	Artículo 84.- Derogado	Este artículo repite lo señalado en el artículo anterior inmediato, por lo que no es necesaria su existencia.	
Artículo 93.- [...]: I. [...] II. Las características específicas de los vehículos para cada modalidad del servicio público de transporte, sus condiciones de seguridad, comodidad y capacidad para transportar personas y carga, así como los colores y emblemas que los identifiquen, se precisarán en el reglamento de esta Ley; y	Artículo 93.- [...]: I. [...] II. Las características específicas de los vehículos para cada modalidad del servicio público de transporte, sus condiciones de seguridad, comodidad y capacidad para transportar personas y carga, así como los colores y emblemas que los identifiquen, se precisarán en el reglamento correspondiente; y	La existencia de más de un reglamento hace necesaria la suma de este señalamiento al texto vigente.	
Artículo 94.- Las personas físicas o jurídicas para participar en la prestación del servicio público de transporte, en cualquiera de sus modalidades, requerirán obtener concesión o permiso según corresponda, expedida por el Ejecutivo del Estado, por conducto de la dependencia del mismo, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte y se	Artículo 94.- Las personas físicas o jurídicas para participar en la prestación del servicio público de transporte, en cualquiera de sus modalidades, requerirán obtener concesión o permiso según corresponda, expedida por el Ejecutivo del Estado, por conducto de la dependencia del mismo, competente en materia de	1.- Es necesario señalar en este artículo que habrá dos dependencias competentes para concesionar el servicio de transporte que le corresponda a cada una; es decir la Secretaría de Vialidad y Transporte, para el Transporte Público Convencional y el Organismo Regulador para el Sistema de Transporte Integral.	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una **OPINIÓN**¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una **RECOMENDACIÓN**¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>encontrarán limitadas hasta tres concesiones o permisos por persona física.</p> <p>Así mismo, las concesiones o permisos para la prestación del servicio público de transporte de autos de alquiler, sitio, taxis o radiotaxis sólo se otorgará a personas físicas.</p> <p>El Estado, previa convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá elaborar colegiadamente con los ayuntamientos, los programas de transporte público de pasajeros que elaboren las autoridades competentes, ya sea para renovarlos o los nuevos que se expidan al otorgar nuevas concesiones o permisos, siempre y cuando se trate de vías públicas locales de carácter municipal.</p>	<p>vialidad, tránsito y transporte o por el Organismo Regulador.</p> <p>Las concesiones que se otorguen a persona jurídica no estarán limitadas en número sino en función del interés general en la prestación del servicio de transporte público, y cumpliendo con los requisitos que esta ley señala.</p> <p>Los permisos se encontrarán limitados hasta tres por persona física. Asimismo, los permisos para la prestación del servicio público de transporte de autos de alquiler, sitio, taxis o radiotaxis sólo se otorgarán a personas físicas.</p> <p>El Ejecutivo del Estado, previa convocatoria para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá elaborar colegiadamente con los ayuntamientos, los programas de transporte público de pasajeros que elaboren las autoridades competentes, los que se expidan al otorgar nuevas concesiones o permisos, siempre y cuando se trate de vías públicas locales de carácter municipal.</p> <p>Para el caso de renovación de concesión el interesado deberá solicitarlo por escrito sesenta días antes del vencimiento de ésta, acompañando la documentación requerida en los términos de Ley, sin ser necesaria la convocatoria que</p>	<p>2.- No es preciso señalar al "Estado" cuando se trata únicamente del Poder Ejecutivo del mismo.</p>	<p>La renovación de una concesión no puede estar sujeta a la discrecionalidad de la autoridad; aún cuando se señalen requisitos que el concesionario solicitante habrá de cubrir es conveniente realizar una evaluación del servicio prestado durante la vigencia de concesión, a fin de contar con un parámetro de calificación del mismo. En esa evaluación del servicio se pueden considerar aspectos de operación, seguridad, calidad del servicio, administración, infraestructura etc, de tal forma que el resultado de esa evaluación sea uno de los aspectos a considerar para la renovación.</p> <p>Por ello, se sugiere una redacción que establezca las convocatorias aún en caso de renovación. En el caso del transporte masivo, uno de los aspectos a considerar para la renovación de la concesión debe ser el resultado de la evaluación del servicio que hará el Organismo Regulador en forma anual durante la vigencia de la concesión, cuya calificación para aprobación podría ser de al menos 75% de cumplimiento de los parámetros definidos en el Reglamento para el Sistema de Transporte Masivo y conforme al procedimiento que en el mismo se establece.</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
	indica el párrafo anterior, debiéndose tomar en consideración los antecedentes en la prestación del servicio para su procedencia.		
<p>Artículo 95.- El Ejecutivo del Estado expedirá las concesiones o permisos para la prestación del servicio público de transporte, conforme a las siguientes bases generales:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. La duración ordinaria de las concesiones y permisos de autos de alquiler, taxis o radiotaxis será de cinco años. No obstante, a petición de sus titulares, podrán prorrogarse por periodos de igual tiempo, siempre que aquéllos acrediten haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se impongan, y previo el pago que establezcan las leyes hacendarias aplicables. La duración extraordinaria de las concesiones para transporte masivo ecológico se establecerá a propuesta que formule el Organismo Coordinador;</p> <p>III. Por regla general sólo se tramitará una concesión por persona física ó jurídica y la misma amparará únicamente un vehículo. Sin embargo, excepcionalmente se podrá conceder un mayor número de concesiones para transporte masivo ecológico, así como el número de vehículos o unidades amparados por cada concesión, siempre y cuando se acrediten los extremos siguientes:</p>	<p>Artículo 95.- El Ejecutivo del Estado expedirá las concesiones o permisos para la prestación del servicio público de transporte convencional, conforme a las siguientes bases generales:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. La duración ordinaria de las concesiones y permisos de autos de alquiler, taxis o radiotaxis será de cinco años salvo en la modalidad que esta ley disponga duración distinta. Las concesiones son susceptibles de renovación prefiriéndose al concesionario histórico respecto del nuevo en igualdad de condiciones. Los permisos podrán prorrogarse por periodos de igual tiempo, siempre que el interesado acredite haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se hayan impuesto y previo el pago que establezcan las leyes hacendarias aplicables. La duración extraordinaria de las concesiones para transporte masivo ecológico se establecerá a propuesta que formule la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>III. Por regla general sólo se otorgará una concesión por persona física y la misma amparará únicamente un vehículo. Sin</p>	<p>1.- La operación del Sistema Integral es diferenciada, desde la exigencia de tratarse de personas jurídicas, debido a la certidumbre requerida, hasta la duración y condiciones en que se deba concesionar el Servicio, por lo que es indispensable que se mantenga separados ambos sistemas; es decir tanto el convencional como el integral.</p> <p>2.- Aquí se establece la figura de la renovación para la concesión. El Servicio que se concesionará es de utilidad pública e interés general por lo que su concesión no puede estar sólo validada por el cumplimiento de requisitos, sino por la facultad única e irrenunciable de la Autoridad de volver a otorgarla. Cuando la Ley vigente se apoya en la figura de la prórroga entonces esta se logra a través de ciertos requisitos, sin embargo sin la decisión del otorgante de concesionar de nuevo. Por otro lado, al implementar la figura de la renovación, como se propone, ésta presupone una conclusión de la concesión por lo que la autoridad recobra la facultad y potestad de concesionar a quien considere conveniente. Para dar certeza al inversionista, más adelante se señala en Ley que <u>en igualdad de condiciones</u> la autoridad concesionante debe preferir al concesionario histórico; es decir a quien</p>	<p>II.- Se sugiere señalar una vigencia de concesión distinta para cada modalidad del servicio público de transporte de personas, debido a que la inversión en cada una de estas es distinta, así como fijar una vida útil para los vehículos con que operan el servicio.</p> <p>Por ejemplo para el servicio de Taxi el permiso podría ser de 10 años a fin de otorgar seguridad jurídica al permisionario, y la vida útil de los vehículos podría ser de 5 años para Guadalajara y zona metropolitana, y de 10 años para el resto del Estado.</p> <p>Para el transporte colectivo, podría ser una vigencia de 10 años para la concesión y la misma para los vehículos.</p> <p>Para el transporte masivo con autobuses podría ser una vigencia de concesión de 15 años y la vida útil de los vehículos podría ser medida por kilometraje del vehículo o modelo (en años) del vehículo.</p> <p>III.- La concesión para servicio público de transporte colectivo debería otorgarse preferentemente a personas morales que en igual de condiciones participen respecto de una persona física. No es conveniente dejar a la discreción de la autoridad el conceder más concesiones a personas morales, sino</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>a). – c) [...]</p> <p>d) La opinión favorable del Consejo Consultivo; del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de transporte Público y del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y Transporte, así como del ayuntamiento, cuando la concesión o permiso afecte su ámbito territorial; y</p>	<p>embargo, a las personas jurídicas se podrán conceder un mayor número de concesiones para transporte público, siempre y cuando se acrediten los extremos siguientes:</p> <p>a) – c) [...]</p> <p>d) La opinión favorable del Consejo Consultivo; del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y Transporte, así como del ayuntamiento, cuando la concesión o permiso afecte su ámbito territorial; y</p>	<p>venía prestando el servicio con anterioridad.</p> <p>3.- Fracción III, inciso d), en correspondencia con la supresión del OCOIT.</p> <p>4.- F. IV, el servicio de transporte público en auto de alquiler o taxi es permitido por el Estado, no concesionado, por no tratarse de un servicio que éste deba garantizar.</p>	<p>debería ser indeterminado siempre y cuando cumplan con la normatividad respectiva.</p> <p>El número de concesiones que una persona moral puede obtener no debería estar limitado, por el contrario el dejar abierto su número permite una mejor calidad del servicio (que es finalmente lo que la autoridad concedente pretende) pues incentiva la constitución de empresas transportistas bien organizadas, con personal administrativo y operativo y mayor capacidad económica, técnica y administrativa que lo que pudiera tener el hombre-camión. De igual forma para la autoridad concedente es más factible la administración del servicio y coordinar a un concesionario que a varios en un mismo corredor. Así mismo el que se concesione a empresas permite que se disminuya la guerra del centavo (competencia de pasaje) y que exista un respeto a la programación del servicio ya que al ser pocas empresas estas competirían por el pasaje en la misma forma como ahora lo hacen el gran número de concesionarios que operan en la misma ruta.</p> <p>El concesionar varias rutas a un mismo concesionario no incentiva un monopolio, por el contrario mejor la calidad del servicio además que la concesión no otorga exclusividad al concesionario para operar en determinada ruta, sino que la autoridad tiene la potestad de concesionar a uno o más concesionarios para un mismo</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
			<p>corredor.</p> <p>Así mismo, en el transporte colectivo se sugiere que la concesión se otorgue por ruta en la que se precise el número mínimo y máximo con que habrá de operar; y en la concesión del sistema masivo se sugiere que se otorgue para operar en el sistema de rutas troncales sin limitarlo a un ruta determinada, sino que pueda operar en cualquier ruta troncal, conforme a la programación de servicio realizada por el Organismo Regulador.</p> <p>En la Ley no se define el concepto de transporte masivo ecológico.</p>
<p>Artículo 97.- [...]</p> <p>I.</p> <p>II. En el caso del transporte público, deberán destinar al menos tres asientos debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, embarazo o de la tercera edad;</p> <p>III. [...]</p> <p>VIII. Identificar a sus vehículos mediante los colores, emblemas y numeración que asigne la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, correspondientes al servicio concesionado y a su adscripción por localidad; de acuerdo a la agrupación a que pertenezcan</p>	<p>Artículo 97.- [...]</p> <p>I.</p> <p>II En el caso del transporte público colectivo de pasajeros, deberán destinar al menos tres asientos debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, embarazo o de la tercera edad;</p> <p>III. [...]</p> <p>VIII. Identificar a sus vehículos mediante los colores, emblemas y numeración que asigne la dependencia correspondiente respecto del servicio concesionado y a su adscripción por localidad; de acuerdo a la agrupación a que pertenezcan o al titular de la concesión;</p>	<p>1.- f. II., Es necesario diferenciar el transporte colectivo de pasajeros, del masivo que operará en el Sistema Integral.</p> <p>2.- f. VIII., Es necesario separar la competencia ya que habrá, como ya se ha señalado, dos dependencias distintas.</p> <p>3.- f. X., se modifica la figura de la prórroga por la de renovación por los argumentos esgrimidos anteriormente.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>o al titular de la concesión;</p> <p>IX. [...]</p> <p>X. Solicitar la prórroga de la concesión;</p>	<p>IX. [...]</p> <p>X. Solicitar la renovación de la concesión;</p>		
<p>Artículo 99.- Si fallece el titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en el artículo anterior.</p> <p>Para hacer valer el derecho como sucesor, el interesado deberá presentar la solicitud correspondiente ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, en un plazo que no deberá exceder de sesenta días hábiles, a partir de la fecha del fallecimiento del titular de la concesión o permiso, que dé origen a esta renovación.</p>	<p>Artículo 99.- Si fallece el titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en la fracción XII del artículo 97.</p> <p>Para hacer valer el derecho como sucesor, el interesado deberá presentar la solicitud correspondiente ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, en un plazo que no deberá exceder de sesenta días hábiles, a partir de la fecha del fallecimiento del titular de la concesión o permiso, que dé origen a esta transmisión.</p>	<p>1.- Se considero necesario especificar que este artículo refiere particularmente a la fracción XII del que le antecede.</p> <p>2.- Es un error que considere la sucesión de una concesión como la renovación de la misma, ya que no se puede dejar al caso fortuito la permanencia de la concesión a quien ejercía.</p> <p>La sucesión no debe renovar derechos sino solamente transmitirlos.</p>	
<p>Artículo 100.- El titular de una concesión o permiso, al término de ésta, podrá solicitar su prórroga, si acredita ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte que cumplió con todos y cada uno de los requisitos de esta Ley.</p>	<p>Artículo 100.- El titular de un permiso, al término de éste, podrá solicitar su prórroga, si acredita ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte que cumplió con todos y cada uno de los requisitos de esta Ley.</p> <p>En cuanto a la concesión, podrá ser renovada en los términos y condiciones que se establezcan para la misma.</p>	<p>1.- Es indispensable establecer una clara diferencia entre lo que la Autoridad <u>permite y lo que confiere</u>.</p> <p>2.- De nuevo aquí se señala la diferencia entre prorrogar (los permisos pueden prorrogarse ya que su obtención depende de ciertos requisitos, no como la concesión que depende del interés general y la utilidad pública) y renovar.</p>	<p>Se sugiere incluir como condición para la renovación de concesión que el concesionario apruebe con una calificación mínima de X la evaluación del servicio que hará la autoridad competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, o el organismo regulador en el caso del sistema de transporte masivo.</p> <p>La evaluación del servicio se hará respecto de los siguientes indicadores: operación, calidad en el servicio, seguridad,</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
			organización administrativa e infraestructura.
<p>Artículo 101.- A fin de obtener la prórroga de la concesión o permiso, su titular deberá:</p> <p>I. Presentar solicitud por escrito dentro de los sesenta días hábiles anteriores al vencimiento de la concesión o, quince días anteriores del vencimiento del permiso, ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>II. [...].</p> <p>La falta de solicitud de prórroga en el plazo previsto en este artículo, será sancionado de 20 a 50 días de salario mínimo general, vigente en la zona económica que se trate. Si pasados 10 días hábiles de que a través del Registro Estatal se haya impuesto legalmente la sanción mencionada, no se tramita la prórroga, se considerará como renuncia a ésta; en consecuencia, ocasionará la extinción de la concesión y de los derechos que de ellas se deriven.</p>	<p>Artículo 101.- A fin de obtener la prórroga del permiso, su titular deberá:</p> <p>I. Presentar solicitud por escrito dentro de los quince días anteriores del vencimiento del permiso, ante la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte;</p> <p>II. [...].</p> <p>La falta de solicitud de prórroga en el plazo previsto en este artículo, será sancionado de 20 a 50 días de salario mínimo general, vigente en la zona económica que se trate. Si pasados 10 días hábiles de que a través del Registro Estatal se haya impuesto legalmente la sanción mencionada, no se tramita la prórroga, se considerará como renuncia a ésta; en consecuencia, ocasionará la extinción del permiso y de los derechos que de él se deriven.</p>	<p>1.- Diferenciar entre concesión y permiso.</p> <p>2.- f. I., Se aparta al permiso de la concesión conservando el primero su situación actual.</p> <p>3.- Se diferencia la concesión del permiso y, éste último, conserva la condición actual.</p>	
<p>Artículo 102.- La concesión o permiso será prorrogada a favor de su titular si está prestando el servicio público de transporte y subsiste la necesidad del servicio, siempre que no se afecte el interés público y se cumplan los requisitos señalados en esta Ley.</p>	<p>Artículo 102.- El permiso será prorrogado a favor de su titular si está prestando el servicio de transporte y se cumplan los requisitos señalados en esta Ley.</p>	<p>De la misma manera que se ha expuesto el permiso se diferencia de la concesión conservando su situación legal presente.</p>	
<p>Artículo 103.- La prórroga se autorizará por la dependencia del Ejecutivo del Estado,</p>	<p>Artículo 103.- La prórroga se autorizará por la dependencia del Ejecutivo del</p>	<p>De la misma manera que el numeral anterior.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una **OPINIÓN**¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una **RECOMENDACIÓN**¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, mediante acuerdo que se informará al Registro Estatal, para los efectos de asentar las inscripciones, respecto de las concesiones que se prorrogan y aquellas que se declaren extintas, a efecto de realizar la anotación correspondiente	Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, mediante acuerdo que se informará al Registro Estatal, para los efectos de asentar las inscripciones, respecto de los que se prorrogan y aquellos que se declaren extintos, a efecto de realizar la anotación correspondiente		
Artículo 107.- Las personas jurídicas que constituyan los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte, tendrán por objeto:	Artículo 107.- Las personas jurídicas que constituyan los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte convencional, tendrán por objeto:	Debido a la operación del Sistema Integral, es necesario exceptuarlo del convencional; máxime que éste se concesionará a personas jurídicas.	No se considera necesaria la distinción entre colectivo y masivo, ya que aún en el Sistema de Transporte masivo con los concesionarios pueden agruparse en una persona moral, tal vez bajo la forma de coordinado, a efecto de adquirir bienes y servicios en su favor a menor costo; por ejemplo: compra de refacciones y demás insumos, capacitación a su personal etc.
Artículo 108.- Los trabajadores del transporte que presten sus servicios como choferes, conductores u operadores de vehículos de servicio público, con la finalidad de acreditar su antigüedad con el propósito de acreditar su antigüedad para los fines de esta Ley, deberán inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el Registro Estatal.	Artículo 108.- Los trabajadores del transporte que presten sus servicios como choferes, conductores u operadores de vehículos de servicio público, con la finalidad de acreditar su antigüedad para los fines de esta Ley, deberán inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el Registro Estatal.	La frase "con la finalidad de acreditar su antigüedad con el propósito de acreditar su antigüedad" es redundante por lo que se propone mejorar la redacción.	Se sugiere incluir el tarjetón de identidad del conductor de transporte colectivo y del sistema de transporte masivo y registrarlo en el Registro Estatal a que se refiere este artículo. Con este tarjetón el conductor acreditará que se encuentra capacitado para prestar el servicio de transporte al usuario y no solo el que sabe conducir determinado tipo de vehículo. Este tarjetón podría ser refrendado cada determinado plazo.
Artículo 111.- El Ejecutivo estatal, a través de la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, otorgará las concesiones observando el siguiente procedimiento:	Artículo 111.- El Ejecutivo estatal, a través de la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte otorgará las concesiones para la prestación del Servicio de Transporte Público Convencional observando el siguiente procedimiento:	1.- De nuevo el sistema de Transporte Público Convencional debe diferenciarse claramente del Sistema Integral. 2.- Derogación necesaria al disolverse el OCOIT.	<u>Se requiere hacer la aclaración de que el Ejecutivo del Estado o la dependencia encargada de la Vialidad, Tránsito y Transporte es quién lícita, pero en el caso del sistema de transporte masivo es el Organismo Regulador.</u>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>I. Informará al Organismo Coordinador, el número de concesiones que se proponga otorgar y la convocatoria que haya autorizado;</p> <p>III. En forma conjunta con el Organismo Coordinador, publicará la convocatoria para otorgar las concesiones en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" y en un periódico de mayor circulación, indicando su modalidad, condiciones y el número disponible, así como la referencia a la resolución del Congreso del Estado en donde se haya otorgado su autorización cuando le competa;</p> <p>V. En su caso, la publicación a que se refiere la fracción anterior, indicará la antigüedad de los solicitantes como conductores u operadores de vehículos del servicio público de transporte;</p> <p>VI. La información relativa a las concesiones otorgadas, se enviará al Organismo Coordinador y a la Contaduría Mayor de Hacienda del Congreso del Estado; y</p>	<p>I. Derogado</p> <p>III. El ejecutivo a través de la Dependencia en materia de Vialidad, Tránsito y Transporte publicará la convocatoria para otorgar las concesiones en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" y en un periódico de mayor circulación, indicando su modalidad, condiciones y el número disponible, así como la referencia a la resolución del Congreso del Estado en donde se haya otorgado su autorización cuando le competa;</p> <p>V. Derogado</p> <p>VI. La información relativa a las concesiones otorgadas, se enviará a la Contaduría Mayor de Hacienda del Congreso del Estado; y</p>	<p>3.- f. III., El cumplimiento de esta fracción se le confiere a la Secretaría de Vialidad y Transporte debido a la desintegración del OCOIT y por tratarse del Transporte Público Convencional.</p> <p>4.- f. V., existe una imposibilidad material para cumplir esta fracción ya que la fracción ordena: "la publicación a que se refiere la fracción anterior, indicará la antigüedad de los solicitantes como conductores u operadores". Sin embargo la fracción a que se refiere versa de la publicación de la convocatoria, por lo cual la Autoridad aún no conoce quienes participarán en ella por lo que no podría publicar la antigüedad reconocida a los participantes; es decir que aún no existen interesados conocidos.</p> <p>5.- f. VI., Se suprime la participación del OCOIT.</p>	<p>III.- Se requiere establecer los requisitos mínimos que habrá de contener la convocatoria para licitar el servicio de transporte público de pasajeros, la que se publicará en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Jalisco y en el de mayor circulación en la localidad para donde se concesionará el servicio, misma que deberá contener: los estudios técnicos que justifican el otorgamiento de nuevas concesiones, la modalidad del servicio y número de concesiones a expedir, el tipo y características de los vehículos que se requerirán, la ruta o rutas a concesionar.</p> <p>Así mismo, la convocatoria deberá señalar el nombre de la autoridad convocante (Ejecutivo del Estado u Organismo Regulador),</p> <p>Se sugiere además considerar o no si se le dará prioridad a un chofer o conductor del servicio público de transporte a concesionar, pues habrá de solicitársele los mismos requisitos que para otro aspirante, sin embargo <u>para el caso de igualdad de condiciones se dará preferencia al chofer o conductor</u>, pero solo en igualdad de condiciones, ya que lo que debe primar es la garantía de un buen servicio y evitar sobreproteger al operador.</p>
<p>Artículo 112.- En los casos establecidos por esta Ley, el derecho de preferencia para</p>	<p>Artículo 112.- En los casos establecidos por esta Ley, el derecho para adquirir la</p>	<p>Esta modificación es en virtud de la cual la Autoridad recobra su potestad como</p>	<p>Conforme a la necesidad de mejora en la calidad del servicio el concesionario no</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte de personas y objetos, con ruta determinada, que se otorga a los conductores u operadores de este servicio, se regulará con el procedimiento siguiente:</p> <p>I. Se otorgará preferencia a las solicitudes de quienes acrediten una antigüedad en la prestación del servicio, no menor a tres años;</p> <p>II. Entre los solicitantes que acrediten una antigüedad mínima de tres años, se otorgará preferencia a quienes no sean concesionarios; y</p> <p>III. En igualdad de condiciones, se preferirá a quienes acrediten mayor antigüedad en la prestación del servicio.</p>	<p>titularidad de una concesión de servicio público de transporte de personas y objetos, con ruta determinada, que se otorga a los conductores u operadores de este servicio, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente; se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio.</p>	<p>concesionante, ya que si la propia Ley señala a quién se debe preferir respecto de otros entonces la concesión se convierte en <u>potestad Legal y no tendría facultad decisiva el Poder ejecutivo del Estado</u> lo cual sería contradictorio a la totalidad de la Ley.</p>	<p>solo debe acreditar solvencia económica, sino además capacidad técnica, financia y administrativa para la prestación del servicio.</p>
<p>Artículo 113.- Para los efectos del artículo anterior:</p> <p>I. La antigüedad de los solicitantes como conductores u operadores de vehículos de servicio público, se acreditará mediante el registro que elabore el Registro Estatal, en el que deberá incluirse a los conductores y operadores actuales, con reconocimiento de la antigüedad que demuestren como tales; y</p> <p>II. El propio Registro Estatal certificará si los solicitantes son o no titulares de concesiones</p>	<p>Artículo 113.- Derogado</p>	<p>En consecuencia a la modificación propuesta este artículo se derogaría en su totalidad.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
del servicio público de transporte, indicando en su caso la modalidad, clase y datos del vehículo autorizado para operar al amparo de la misma.			
<p>Artículo 116.- [...]:</p> <p>I. [...];</p> <p>II. Las concesiones, permisos o subrogaciones serán otorgados para prestar el servicio público de transporte, exclusivamente con la ruta, derrotero, itinerarios y horarios que se precisen en la concesión. La dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de Vialidad, Tránsito y Transporte, en coordinación con la dependencia municipal competente, establecerá los recorridos de las rutas. Para tal efecto tomará en cuenta la opinión, estudios y datos de los organismos competentes;</p> <p>III. Para un mismo itinerario, ruta o tramo, podrán concurrir a la prestación del servicio público de transporte uno o más concesionarios, permisionarios o subrogatarios, conforme a datos y estudios que para tal efecto proporcionen los organismos competentes;</p> <p>IV. La dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, tendrá siempre la facultad de modificar las rutas, tramos, itinerarios e inclusive de suprimirlos en función de las opiniones, datos y estudios proporcionados por los organismos competentes;</p>	<p>Artículo 116.- [...]:</p> <p>I. [...];</p> <p>II. Las concesiones, permisos o subrogaciones serán otorgados para prestar el servicio público de transporte con la ruta, derrotero, itinerarios y horarios que se precisen en la concesión o la autorización correspondiente. La dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de Vialidad, Tránsito y Transporte, en coordinación con la dependencia municipal competente, establecerá los recorridos de las rutas. Para tal efecto tomará en cuenta la opinión, estudios del CEIT;</p> <p>III. Para un mismo itinerario, ruta o tramo, podrán concurrir a la prestación del servicio público de transporte uno o más concesionarios, permisionarios o subrogatarios, conforme a datos y estudios que para tal efecto proporcione el CEIT;</p> <p>IV. La dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, tendrá siempre la facultad de modificar las rutas, tramos, itinerarios e inclusive suprimirlos;</p>	<p>La fracción II, orienta hacia la mejor formulación de derroteros y asignación de rutas para que los concesionarios se organicen para brindar el servicio con mejor calidad y con una equitativa distribución de funciones, si así lo solicitan a la autoridad.</p> <p>Por otro lado, el CEIT permanece como organismo técnico de consulta.</p> <p>La modificación propuesta para la fracción IV es en razón de la viabilidad para la reestructuración y supresión de rutas.</p> <p>Fracción VI, limita el aprovechamiento de concesiones por personas físicas, alentando la integración de personas jurídicas para la prestación del servicio público.</p>	<p>II.- Se sugiere hacer la distinción que el caso del Sistema Transporte masivo con autobuses es el organismo regulador el que determina o modifica el derrotero de una ruta, su horario y demás características para la operación del servicio.</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>V. Cada concesión autorizará la operación de un vehículo;</p> <p>VI. Cada persona podrá aprovechar solamente hasta tres concesiones o permisos, ya sea como titular, beneficiario, arrendatario o administrador; y</p>	<p>V. Derogado</p> <p>VI. Cada persona física podrá aprovechar solamente hasta tres concesiones o permisos, ya sea como titular, beneficiario, arrendatario o administrador.</p> <p>Las personas jurídicas podrán incorporar el número de unidades que se requieran en cada corredor o ruta de acuerdo a las necesidades del servicio, previo dictamen del CEIT.</p> <p>Las personas jurídicas podrán obtener la concesión del corredor o ruta de manera exclusiva en que presten el Servicio siempre que cuenten con un mínimo de unidades para cubrir la totalidad del servicio.</p>		<p>IV.- La concesión no puede ser objeto de arrendamiento ni posesión de persona distinta que no sea el concesionario. Se sugiere eliminar al beneficiario, arrendatario o administrador. Pues esta no es un derecho real sobre el cual el concesionario puede disponer. La concesión se debe otorgar para que el concesionario sea quien la explota, y solo pasará al beneficiario en caso de fallecimiento de la persona física titular de la concesión. Para el caso de persona jurídica en caso de extinción de esta se tendría que licitar nuevamente el servicio.</p> <p>La concesión no puede garantizar exclusividad al concesionario para operar en determinada ruta; la autoridad tiene la facultad de otorgar más concesiones para satisfacer la demanda de servicio. El otorgar exclusividad al concesionario no permitirá la integración de nuevos servicios, ni la incorporación de concesionarios que vengan de otros corredores en la extensión del sistema.</p> <p>Al eliminar la exclusividad de la ruta, la autoridad siempre tendrá la potestad de tomar medidas respecto a la operación de la ruta concesionada</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
<p>Artículo 137.- Las concesiones para la prestación de un servicio público de transporte, en cualesquiera de sus modalidades y características, podrán ser revocadas por alguna de las causas siguientes:</p> <p>I. Cuando se hubiere extendido a favor de una persona jurídica y ésta se extinga;</p> <p>II. – IV. [...]</p> <p>V. Cuando se reincida en el incumplimiento en los itinerarios y horarios;</p>	<p>Artículo 137.- Las concesiones para la prestación de un servicio público de transporte convencional, en cualesquiera de sus modalidades y características, podrán ser revocadas por alguna de las causas siguientes:</p> <p>I. Derogado</p> <p>II. – IV. [...]</p> <p>V. Derogado</p>	<p>1.- f. I., La señalada no es causa de revocación, ya que no existe materialmente la concesión si no hay concesionario, por lo que debe considerarse extinción.</p> <p>2.- f. V., La fracción II señala como causa de revocación la que en la fracción que se propone Derogar señala la reincidencia como causa, lo cual la haría materialmente inviable toda vez que se supone que la misma estaría revocada anterior a que se reincida.</p>	
<p>Artículo 139.- [...].</p> <p>I. - IV. [...].</p>	<p>Artículo 139.- [...].</p> <p>I. - IV. [...].</p> <p>V.- Cuando se declare la supresión de la ruta.</p>	<p>1.- Al concesionarse un Servicio Público a un itinerario a una ruta fija, la supresión de ésta por interés general y utilidad pública, la concesión se quedaría sin materia.</p>	
<p>Artículo 141.- Al proponer la revisión, aprobación o modificación de las tarifas del servicio público de transporte, el Organismo Coordinador procurará que el prestador obtenga una utilidad razonable, tomando como base la relación existente entre los siguientes elementos:</p> <p>I. [...]</p>	<p>Artículo 141.- La tarifa se establecerá de manera indexada conforme las variantes que se señalen en el Reglamento correspondiente.</p>	<p>En el reglamento respectivo, se establecerán los indicadores económicos que determinen tarifa social y técnica.</p>	<p>No es conveniente una tarifa indexada que más adelante podría ser rebasada por las condiciones económicas del transporte, sino más bien establecer un criterio básico con base en el crecimiento del índice de la canasta del transporte. Este criterio podrá detallarse en el Reglamento respectivo.</p> <p>Hacer la aclaración que en el caso del Sistema de Transporte masivo la tarifa será ajustada conforme a la fórmula que el modelo financiero defina y que estará</p>

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
			establecido en el título concesión.
<p>Artículo 142.- El Organismo Coordinador determinará la existencia de condiciones económicas que motiven la revisión de tarifas, a efecto de que aquéllos que tienen a su cargo la prestación de un servicio público de transporte, no se vean afectados en su economía por realizar dicho servicio en condiciones incoasteables.</p>	<p>Artículo 142.- La Dependencia en materia de Vialidad, Tránsito y Transporte, en lo concerniente al transporte público convencional y el Organismo Regulador para el Sistema de Transporte Masivo determinarán, respectivamente, la existencia de condiciones económicas que motiven la revisión de tarifas, a efecto de que aquéllos que tienen a su cargo la prestación de un servicio público de transporte, no se vean afectados en su economía por realizar dicho servicio en condiciones incoasteables.</p>	<p>La autodeterminación tarifaria en el transporte público convencional y el Sistema de Transporte Masivo.</p>	<p>El organismo regulador no determinará las condiciones económicas que motiven una revisión de tarifa, sino que lo hará conforme al modelo financiero que para el sistema se creó.</p>
<p>Artículo 143.- Para los efectos de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, se deberá tomar en cuenta también lo siguiente:</p> <p>I. Dictamen del Organismo Coordinador que determine la variación porcentual que se haya producido, debido a la modificación de los costos, y justifique autorizar una tarifa distinta a la vigente;</p> <p>II. [...]</p>	<p>Artículo 143.- La vigencia de las tarifas será indefinida y éstas sólo se modificarán al entrar en vigor las que se publiquen con posterioridad.</p>	<p>La naturaleza económica de la indexación no permiten vigencia predeterminada.</p>	<p>Se sugiere cambiar la redacción. “la vigencia de una tarifa será modificada por la entrada en vigor de otra que la sustituye”.</p> <p>La intención de cambiar la redacción es para eliminar el texto “la vigencia de la tarifa es indefinida”... lo que podría entenderse como que esta no puede ser modificada.</p>
<p>Artículo 143 bis.- La Comisión de Tarifas es un órgano auxiliar del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, que tendrá la facultad, a propuesta del Organismo Coordinador, de revisar, aprobar y modificar las tarifas, para el servicio público de transporte en sus distintas modalidades y se conformará por representantes gubernamentales, sociales, empresariales y prestadores del servicio, con la siguiente integración:</p>	<p>Artículo 143 bis.- Derogado.</p>	<p>1.- Esta facultad le corresponde a la Secretaría de Vialidad y Transporte al desintegrarse el OCOIT.</p> <p>2.- En la fracción V se le señala al Director del CEIT como Secretario Técnico en consecuencia a la desaparición del OCOIT.</p> <p>3.- f. XI., se deroga por la supresión del</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
I. [...]		OCOIT.	
<p>Artículo 143 ter.- La Comisión de Tarifas sesionará previa convocatoria por parte del Organismo Coordinador, durante el tiempo necesario para resolver la situación que le sea planteada por el mismo.</p> <p>La resolución en que se determine la procedencia o no de una modificación a las tarifas, así como el monto de las mismas, deberán basarse en los estudios recibidos del Organismo Coordinador, y en caso de no adoptar su propuesta, deberá fundarse y motivarse la resolución adoptada.</p> <p>La resolución emitida deberá ser razonada y aprobada de conformidad con los lineamientos establecidos por el artículo 141 de la presente ley, en sesión formal por la mayoría de votos de los participantes. Una vez aprobadas las tarifas deberán ser enviadas al Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" para su publicación, entrando en vigor quince días después de la misma.</p> <p>Las tarifas a que se refiere el párrafo anterior, regirán para todos los prestadores del servicio público de transporte según la modalidad de que se trate.</p>	<p>Artículo 143 ter.- Derogado.</p>		
<p>Artículo 149.- Los horarios e itinerarios serán aprobados por la dependencia del Ejecutivo del Estado, competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, tomando en cuenta las opiniones, estudios y datos proporcionados por los organismos auxiliares</p>	<p>Artículo 149.- Los horarios e itinerarios serán aprobados por la dependencia del Ejecutivo del Estado competente conforme a las normas y procedimientos que se establezcan en el reglamento.</p>	<p>La necesaria diferenciación entre el servicio público convencional y el sistema integral.</p>	

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN	MOTIVACIÓN	Comentario expertos del CESJAL
y de consulta competentes, conforme a las normas y procedimientos que se establezcan en el reglamento.	Las disposiciones previstas en el presente capítulo no aplican para el Sistema de Transporte Masivo.		
Artículo 176.- La licencia de operador o conductor de servicio público se cancelará como sanción y mediante resolución administrativa, cuando se incurra en violación de la tarifa autorizada, en los casos previstos por esta Ley y el reglamento.	Artículo 176.- La licencia de operador o conductor de servicio público se cancelará como sanción y mediante resolución administrativa, cuando se incurra en violación de la tarifa vigente, en los casos previstos por esta Ley y su reglamento.	En razón de tratarse de una tarifa reglamentariamente establecida, por lo que no se autoriza, la misma sólo se establece.	

Análisis respecto del Sistema de Transporte Masivo y su organismo regulador

<p>Descripción del Sistema y su Organismo Regulador Del Sistema de Transporte Masivo</p> <p>Art. 113 Bis.- El Sistema de Transporte Masivo es un conjunto de corredores para el transporte masivo de pasajeros por los que circulan unidades de gran capacidad con total fluidez los cuales se complementan con servicios de rutas alimentadoras y ramales, terminales y estaciones de transferencia.</p> <p>El Sistema será regido por el Organismo Regulador el cual estará integrado por un Consejo de Administración y una Dirección General, bajo las siguientes consideraciones:</p> <p>I.- El Consejo de Administración será presidido por el Gobernador del Estado o por quien éste designe, quien tendrá voto de calidad y se integrará como sigue:</p> <ol style="list-style-type: none"> El Gobernador del Estado de Jalisco El Secretario de Vialidad y Transporte. El Secretario de Finanzas. El Secretario de Desarrollo Urbano. El Presidente del Consejo Metropolitano. El presidente del Consejo Consultivo de Vialidad. El Director General del Organismo Regulador quien fungirá como secretario ejecutivo El Director del CEIT. El Director del SITEUR 	<p>En la definición que se hace de sistema de transporte masivo podría confundirse terminales con estaciones de transferencia, , mejor sería mencionar estaciones intermedias y terminales, que son aquellas donde termina el recorrido de la ruta (troncal, alimentadora o ramales)</p> <p>Se sugiere ampliar la definición del sistema de transporte masivo, para quedar:</p> <p>“El sistema de transporte masivo es aquel que opera con vehículos de gran capacidad en carriles exclusivos de la vialidad, permitiendo reducir los tiempos de recorrido de la ruta, auxiliado por infraestructura física tales como estaciones intermedias, terminales y sistema de cobro controlado, facilitando al usuario el acceso al servicio en un menor tiempo.</p> <p>Este sistema se estructura de rutas troncales operadas por vehículos de gran capacidad; y alimentadores y ramales operados con vehículos grandes, cuyas características se precisan en el Reglamento del Sistema o de Transporte masivo”.</p> <p>Las atribuciones del Director General son limitadas, y estas deberán estar acorde para ejecutar los acuerdos del Consejo, al que se sugiere cambiar el nombre de Consejo de Administración (ya que se puede confundir con una sociedad mercantil) al de consejo directivo. Se sugieren incluir las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Proponer al Consejo el sistema de cobro de tarifa
--	--

El presente DOCUMENTO DE ESTUDIO es únicamente el resultado de investigaciones y discusiones analíticas sobre el tema y se presenta como insumo para la deliberación. No representa una OPINIÓN¹ del Pleno del CESJAL ya que no fue solicitado formalmente por el Pleno del Congreso del Estado. Tampoco representa una RECOMENDACIÓN¹ del Pleno del CESJAL, sino que forma parte del seguimiento a la ya emitida CESJAL/REC./001/2008. Este DOCUMENTO DE ESTUDIO será informado al Pleno en su siguiente sesión ordinaria.



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

<p>Las funciones de los consejeros serán honoríficas.</p> <p>El Presidente del Consejo podrá realizar observaciones previas a la publicación de los acuerdos llegados por el Consejo.</p> <p>II.- El Consejo de Administración sesionará de forma ordinaria cuando menos cuatro veces al año, existiendo quórum con la presencia de la mitad más uno de sus integrantes.</p> <p>III.- El Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:</p> <p>a) Evaluar y aprobar los planes de operación del Sistema Transporte Masivo que presente el Director General del Organismo atendiendo las necesidades de la población.</p> <p>b) Autorizar la ejecución de las líneas troncales por las cuales se preste el Servicio de Transporte Masivo, así como los servicios complementarios.</p> <p>c) Autorizar, otorgar, modificar, cancelar y revocar la concesión o concesiones relativas al Sistema de Transporte cuando así proceda en los términos de la legislación y su reglamento.</p> <p>d) Determinar y autorizar las tarifas del Servicio Público Masivo con base a estudios técnicos, financieros y de impacto social que realice la Dirección General del Organismo.</p> <p>e) Emitir políticas y lineamientos para la obtención y aplicación de los recursos que formen parte del patrimonio del Organismo Regulador.</p> <p>f) Autorizar las adquisiciones de bienes y servicios que requiera el Sistema de Transporte Masivo.</p> <p>g) Aprobar las reglas de operación del Sistema, y</p> <p>h) Aquellas facultades que se determinen en su reglamento.</p> <p>IV. La Dirección General del Organismo Regulador estará integrada por un titular y las demás áreas que se establezcan en el Reglamento.</p> <p>V. Son facultades del Director General del Organismo Regulador:</p> <p>a) Administrar el Sistema de Transporte Masivo;</p>	<p>h) Proponer al Consejo la modificación de rutas</p> <p>i) Proponer al Consejo el incremento de vehículos para la operación del sistema</p> <p>j) Presentar al Consejo para su aprobación el plan de operación del sistema</p> <p>k) Presentar al consejo para su aprobación los estudios técnicos y su correspondiente dictamen para la modificación del sistema integrado de transporte masivo</p> <p>l) Proponer al consejo para su aprobación el esquema de remuneración de los operadores del sistema</p> <p>m) Evaluar la prestación del servicio</p> <p>n) Imponer sanciones a los operadores del sistema</p> <p>Se sugiere incluir en el glosario de definiciones de la Ley los conceptos de transporte colectivo, masivo ecológico, sistema masivo de transporte.</p> <p>Así mismo sería conveniente que en la Ley se establezca estructura básica del sistema de transporte masivo con autobuses, los operadores que participan en el sistema y función.</p> <p>“El sistema de transporte masivo estará estructurado con rutas troncales y alimentadoras (definir cada una), con el apoyo de infraestructura física que permita el acopio de grandes cantidades de usuarios y con la implementación de un sistema de control de cobro de tarifa que facilite al usuario el acceso al sistema.</p> <p>El organismo regulador concesionará la operación de las rutas que integran el sistema, el sistema de control de cobro de la tarifa y en caso de así convenir a la correcta operación del sistema, la construcción y mantenimiento de la infraestructura física del mismo”.</p> <p>El hecho de que el Organismo Regulador sea un ente de la administración pública descentralizada facilita la ejecución de acciones, El organismo regulador será técnico, administrativo y operativo; <u>técnico</u> porque entre otras actividades planeará la operación del servicio, su expansión, integración con otras modalidades así como la revisión y ajuste de tarifas.</p> <p><u>Administrativo</u> para la contratación de los diversos entes que operaran en el sistema y supervisará el manejo de los recursos generados por la tarifa, así como la forma de pago a cada uno de los participantes en el sistema. Así mismo podrá</p>
--	---



Consejo Económico y Social para el Desarrollo y la Competitividad del Estado de Jalisco

<p>b) Recibir, estudiar y dictaminar las propuestas y demandas que en materia de operación del sistema de transporte masivo presenten personas, grupos e instituciones que, en su caso, modifiquen la operación del mismo;</p> <p>c) Proponer al Consejo de Administración reglas de operación de terminales y estaciones de transferencia.</p> <p>d) Hacer propuestas al Consejo de Administración de acciones orientadas para la mejora continua del Sistema así como la integración de modalidades del Servicio de Transporte Público.</p> <p>e) Realizar inspecciones para garantizar el correcto funcionamiento del Sistema de Transporte Masivo.</p> <p>f) Las demás que señale el Reglamento correspondiente.</p>	<p>contratar la construcción y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la operación del sistema.</p> <p><u>Operativo</u> por que realizará la supervisión y control de la operación del sistema y la inspección a la infraestructura.</p> <p>Así mismo las normas de calidad del servicio del sistema de transporte masivo serán emitidas por el Organismo Regulador.</p> <p>Se considera adecuada la composición del Consejo Directivo. Debe ser un organismo 100% técnico y se debe evitar politizar sus funciones. El Organismo regulador debe estar dotado de personal técnico especializado que busca la mejor opción de servicio para el usuario.</p>
--	--