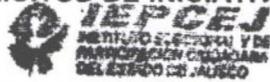


0 0891 SEP -5 10 02
FORMATO OFICIAL DE
SOLICITUD DE INICIATIVA POPULAR



INP1600001

Versión Pública;
Eliminada información dentro de 03 renglones.
Fundamento legal: artículos 21.1, fracción I, y 26.1, fracción IV de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios; Puntos trigésimo octavo, fracción I y II, cuadragésimo octavo, quincuagésimo de los lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas

INSTITUTO ELECTORAL Y DE PARTICIPACIÓN
CIUDADANA DEL ESTADO DE JALISCO

PRESENTE.

C. ARNOLDO LICEA GONZALEZ mexicano, mayor de edad, señalando como domicilio legal para recibir toda clase de notificaciones, ubicado en el área metropolitana de [REDACTED] Col. [REDACTED]

[REDACTED] respetuosamente comparezco y:

EXPONGO:

Que en mi carácter de representante común de los ciudadanos cuyos datos de identificación aparecen en el anexo que forma parte del presente escrito, en ejercicio de la garantía que en nuestro beneficio prevé el artículo 8, en relación con el artículo 41 base V, apartado C, párrafo 9; de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; con fundamento en lo dispuesto por los artículos 11 párrafo 4, fracción V; 12 base VIII, inciso i); y 28 base V, de la Constitución Política del Estado de Jalisco; así como los artículos 385, 387, párrafo 1, fracción V; 388 y 415 del Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco; y comparecemos a efecto de presentar iniciativa popular respecto de **POR LA DIGNIDAD Y LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS EN EL TRASPORTE PUBLICO**, misma que más adelante se detallará.

A efecto de cumplir con los requisitos previstos por el artículo 417 fracción IV del Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco, a continuación se hace el siguiente señalamiento:

Exposición de motivos de la iniciativa y propuesta de articulado del ordenamiento legal correspondiente: **Mismos que se presenta en la Iniciativa popular como documento adjunto.**

Por lo anterior y toda vez que como se desprende del anexo que se acompaña al presente escrito, se acreditan los supuestos de procedibilidad a que se refieren los artículos 28 base V de la Constitución Política del Estado de Jalisco; y 416 párrafo 1 del Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco, así como que se cumplen los requisitos formales establecidos en el artículo 417 del cuerpo de leyes citado en último término, respetuosamente:

Documentos anexos al folio 00891

- Original de escrito signado por Arnoldo Licea González dirigido a Lorenzo Córdova Vianello Consejero Presidente del Instituto Nacional Electoral y a Guillermo Amado Alcaraz Cross Consejero Presidente del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco en dos fojas escritas por una sola de sus caras.
- Original de escrito signado por Arnoldo Licea González dirigido a María de Lourdes Becerra Pérez Secretaria Ejecutiva del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco en treinta y un fojas escritas por una sola de sus caras.
- Quinientas dieciocho fojas que contienen "Listado Anexo al Formato Oficial de Solicitud de Iniciativa Popular" foliadas del 000001 al 000518.


Eric Quezada Chavira
5 de septiembre de 2016
10:02 hrs.



Version Pública

**FORMATO OFICIAL DE
SOLICITUD DE INICIATIVA POPULAR**

2016-07-11 13:31:11.057



INP1600001

PEDIMOS:

PRIMERO. - Se nos tenga en tiempo y forma presentando iniciativa popular respecto de: **POR LA DIGNIDAD Y LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS EN EL TRASPORTE PUBLICO** detallada en el cuerpo del presente escrito.

SEGUNDO.- Se determine sobre la procedencia de la presente solicitud, otorgándosele el trámite que corresponda conforme a derecho.

ATENTAMENTE

Guadalajara, Jalisco, a 05 de Septiembre del año 2016

Firma autógrafa

C. ARNOLDO LICEA GONZALEZ

C. Lorenzo Córdova Vianello

Consejero Presidente del Instituto Nacional Electoral

C. Guillermo Amado Alcaraz Cross

Consejero Presidente Instituto Electoral de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco.

PRESENTE.

C. ARNOLDO LICEA GONZALEZ mexicano, mayor de edad, señalando como domicilio legal para recibir toda clase de notificaciones, ubicado en el área metropolitana de [REDACTED] Col. [REDACTED] respetuosamente comparezco y:

EXPONGO:

Una vez realizado el ejercicio de recolección de firmas para el apoyo ciudadano a favor de la iniciativa popular **POR LA DIGNIDAD Y LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS EN EL TRASPORTE PUBLICO**, se observa y se capitaliza la experiencia, que desafortunadamente la sociedad hoy en día no tiene la suficiente experiencia para realizar este tipo de ejercicio, tan valioso he interesante de apoyar una iniciativa popular, ya que en el momento de realizar la recolección de firmas aun que en el formato que nos hizo bien el IEPC del Estado de Jalisco en proporcionarnos, nos solicita en una columna folio o código de identificación de la credencial para votar y en otra columna clave de elector, hubo ciertos errores de captura de datos, no por dolo sino como ya se comenta por falta de experiencia y de costumbre en el momento de realizar este tipo de ejercicio, afortunadamente siendo un porcentaje menor al universo de firmas en apoyo que se recolectaron para el apoyo de dicha iniciativa popular antes mencionada.

PEDIMOS:

PRIMERO. - Se nos tenga en tiempo y forma presentando el cuerpo del presente escrito.

SEGUNDO.- Se reconsidere este tipo de errores en la recolección de firmas para el apoyo ciudadano a favor de la iniciativa popular **POR LA DIGNIDAD Y LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS EN EL TRASPORTE PUBLICO**, ya si bien se cuenta con el nombre completo y rubrica de la persona de la cual está apoyando la misma

Versión Pública; Eliminada información dentro de 2 renglones. Fundamento legal: artículos 21.1, fracción I, y 26.1, fracción IV de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios; Puntos trigésimo octavo, fracción I y II, cuadragésimo octavo, quincuagésimo de los lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas

iniciativa, para que se tome como una firma valida y sume al número de firmas a favor de la iniciativa mencionada.

ATENTAMENTE

Guadalajara, Jalisco, a 05 de Septiembre del año 2016

Versión Pública; Eliminada información dentro de 1 renglon. Fundamento legal: [artículos 21.1, fracción I, y 26.1, fracción IV de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios](#); Puntos trigésimo octavo, fracción I y II, cuadragésimo octavo, quincuagésimo de los [lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas](#)



Firma autógrafa

C. ARNOLDO LICEA GONZALEZ

Información Pública

Guadalajara, Jalisco. Lunes 13 de junio del 2016

MTRA. MARÍA DE LOURDES BECERRA PÉREZ
SECRETARIA EJECUTIVA DEL INSTITUTO ELECTORAL
Y DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL ESTADO DE JALISCO
PRESENTE

Sindicato de avanzada de trabajadores del auto transporte del estado de Jalisco representante común al señor ARNOLDO LICEA GONZÁLEZ, quien se identifica con Credencial Para Votar con número de folio [REDACTED] y Clave de Elector [REDACTED], que acredita mi residencia en la sección electoral [REDACTED], con domicilio para oír y recibir notificaciones en la finca marcada con el número [REDACTED] de la avenida [REDACTED] en la colonia [REDACTED], código postal [REDACTED], correo electrónico: [REDACTED] teléfono: [REDACTED] del municipio de [REDACTED], de manera respetuosa comparecemos ante ese órgano ejecutivo central de la autoridad electoral para que, actuando de conformidad con las competencias que le asigna el artículo 115, numeral 1, fracción III del ya citado Código Electoral y de Participación Ciudadana de la entidad, así como el artículo 16, numeral 2, fracciones I, II, IV y VI del Reglamento Interior del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco, tenga a bien conocer y dar el trámite legal que corresponda a nuestra **intención** de presentar colectivamente, una vez que hayamos reunidos los requisitos constitucionales y legales exigibles, la siguiente propuesta de

INICIATIVA POPULAR

POR LA DIGNIDAD Y LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

A través de este instrumento, hacemos patente nuestro deseo de someter al proceso formal de formación de la ley al que se refiere el Capítulo II del Título Cuarto de nuestra norma constitucional local, la propuesta de **modificación a los artículos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 10, 10, 11, 12, 14, 22, 84, 101 y 121 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, de la fracción IV artículo 63 del Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Jalisco,** en los términos que aquí se exponen y en congruencia con la siguiente además de la **derogación**

Versión Pública;
Eliminada información dentro de 6 renglones.
Fundamento legal: artículos 21.1, fracción I, y 26.1, fracción IV de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios; Puntos trigésimo octavo, fracción I y II, cuadragésimo octavo, quincuagésimo de los lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Necesidades y fines perseguidos por la iniciativa

En primer lugar, nos proponemos dejar claro ante la opinión pública y, principalmente, ante la Ley, que los conductores del transporte público **NO SON CRIMINALES**, sino trabajadores que prestan un servicio útil y valioso para la comunidad, y por lo tanto no puede ni debe admitirse que, en el marco jurídico de una sociedad que ha decidido erigirse como un Estado democrático y respetuoso de los Derechos Humanos, tenga cabida cualquier norma que los incrimina a priori.

En segundo lugar, exponemos abiertamente nuestro compromiso en pro de la institucionalización de las bases jurídicas y la creación de las disposiciones normativas que resulten necesarias para que se respeten y se hagan respetar los **DERECHOS DE LOS PEATONES Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO**, sabedores de que, en la medida en que las normas del diseño urbano, las decisiones sobre el uso del espacio y la acción de las autoridades, los automovilistas y los ciclistas sean respetuosos de los peatones y los usuarios del transporte público, éste servicio será más seguro, ágil y eficiente, lo mismo para usuarios que para no usuarios.

En tercer lugar, tomando como punto de partida el principio general del Derecho por el que se afirma que el interés privado debe subordinarse al interés público, estamos decididos a impulsar las medidas convenientes para que, en virtud de la Ley, **EL TRANSPORTE PÚBLICO TENGA INVARIABLEMENTE PRIORIDAD SOBRE EL TRANSPORTE PRIVADO**, en el entendido de que la primera de estas modalidades, o sea, el transporte público, es el que suministra o convalida el Estado y lo pone a disposición de las personas para que éstas logren transitar de un lugar a otro según sus necesidades, mientras que la segunda modalidad, o sea, el transporte privado, es el que utilizan las personas para proveerse autónomamente el desplazamiento valiéndose del uso de vehículos particulares, ya sean motorizados o no motorizados.

En cuarto lugar, habiéndose reconocido que el derecho a la movilidad no puede escindirse de ese requerimiento fundamental de los seres humanos de advenir de la manera más autónoma posible a los sitios donde puedan procurarse los medios necesarios y las condiciones propicias para llevar una vida digna y satisfactoria, propugnamos por una acción legislativa que genere los instrumentos para **QUE EL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS SEA SEGURO Y ASEQUIBLE** para todos.

En quinto lugar, a sabiendas de que la locomoción es distinta en función de la tecnología disponible y de las preferencias, condiciones o capacidades de cada persona, nos interesa que en virtud de ley el acceso al transporte no solo esté asegurado, sino que sea equitativo, de modo que contemple las diferencias por razones de género, edad o aptitudes físicas o intelectuales, y por tal motivo se exija a la autoridad que, apegada a los principios constitucionales de los derechos humanos, adopte **MEDIDAS ESPECIALES PARA FAVORECER LA LIBERTAD DE TRÁNSITO DE LAS PERSONAS QUE SE ENCUENTRAN EN SITUACIÓN DE DESVENTAJA O QUE ACUSAN MAYORES RIESGOS O DIFICULTADES** para ejercer con plenitud este derecho, como es el caso de las mujeres, los menores, los adultos mayores y las personas con algún tipo de discapacidad.

En sexto lugar, nos interesa que la ley refleje nuestra convicción de que EL TRANSPORTE PÚBLICO ES UN SERVICIO PÚBLICO antes que un ramo de la industria, por lo que sus principios de ordenamiento y acción deben ser los que corresponden al interés público, como lo son la asequibilidad, continuidad, universalidad y obligatoriedad, por encima de otros criterios de valoración, como podrían ser la rentabilidad o la sustentabilidad económica.

II. Análisis de las repercusiones que en caso de llegar a aprobarse esta iniciativa podría tener en los aspectos jurídico, económico, social o presupuestal

La movilidad es esencial para la vida de cualquier centro de población. Al organizar las opciones y desarrollar modalidades para resolver sus necesidades de traslado, las sociedades ofrecen a los residentes y visitantes la posibilidad de atender y gestionar sus intereses vitales cotidianos, como el abasto, el descanso, la alimentación, la actividad productiva, la recreación y la visita a otras personas, por citar los más importantes.

Aunque ciertamente la movilidad es el resultado de las decisiones individuales de los miembros de la sociedad, y en ese sentido es una palmaria expresión de su autonomía, por tratarse de una necesidad compartida por todas las personas, se vuelve indispensable coordinar esfuerzos e imponer reglas de orden para gestionar colectivamente las singulares libertades de tránsito, y encontrar soluciones comunes de manera que el derecho de uno no obstruya el derecho de otro.

Desde ese momento, la movilidad se convierte en un asunto de interés público.

Esa es la razón en la que se funda la necesidad de habilitar vías públicas a las que toda persona pueda resolver sus requerimientos de transitar sin restricciones ni inconvenientes. Empero, la amplitud de las distancias derivadas del crecimiento urbano, y la dinámica acelerada de la vida moderna han hecho necesario que no basten las solas fuerzas de cada persona para resolver sus necesidades de traslación, por lo que ha sido necesario recurrir al desarrollo de medios e implementos tecnológicos que faciliten esta tarea. Desde que esta necesidad existe, las sociedades se han organizado para instituir formas de transporte colectivo o compartido, algunas con fines lucrativos, basadas en la disposición de las personas a pagar para resolver sus necesidades de movilidad, y otras más instituidas por las autoridades gubernamentales como una forma de atender necesidades generalizadas, que adquieren la forma de un servicio público.

Con el advenimiento de las alternativas tecnológicas, o sea, de los vehículos, las opciones de movilidad se multiplican, al tiempo que sus usuarios se diversifican y compiten por el espacio público.

Esa pugna cotidiana ha generado para una gran cantidad de ciudades situaciones recurrentes de colapso en las vialidades. Derivado de ello, el abordaje de la movilidad como problema público ha adquirido en todo el mundo un doble cariz que exige a las autoridades, por un lado, imponer medidas restrictivas tendientes a resolver o aminorar los conflictos entre los sujetos con necesidades de movimiento, y por otro lado, a generar, mediante el uso de la tecnología y la construcción de obras de infraestructura cada vez más complejas, facilitar el tránsito a través de las ciudades, para que cada persona pueda llegar hasta un destino libremente decidido con los menores contratiempos posibles.

Las ciudades jaliscienses no son ajenas a la problemática descrita. En las zonas metropolitanas de Guadalajara, Puerto Vallarta y Ocotlán, por citar solamente tres ejemplos, los conflictos viales son reiterados, como son frecuentes los problemas sobre la salud y el ambiente derivadas de esa situación. Por esa razón, el Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033 ha propuesto, entre otras soluciones, "mejorar la calidad del transporte público" como una medida para "transitar hacia modelos de movilidad sustentable".¹ Pero el mismo documento rector de las políticas estatales se refiere al servicio público de transporte como un sistema carente de calidad, tanto desde la óptica de la percepción de las personas como en la medición de sus indicadores de eficiencia y cobertura.²

Diversos estudios académicos y planes gubernamentales, como el realizado por el Colectivo Ecologista de Jalisco en el año 2009 con el título "*¿Por qué desincentivar el uso del auto particular en las ciudades de México? El caso de la Zona Metropolitana de Guadalajara*", o el publicado en el año 2012 por el Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco que se denominó "*Situación actual de la Zona Metropolitana de Guadalajara*", han alertado sobre la necesidad de revertir la tendencia a saturar las vialidades con vehículos particulares, y la consecución de ese objetivo no puede concebirse sin acciones deliberadas que inciten al uso más intensivo del transporte colectivo.

Pero lograr tal propósito no es una tarea sencilla: Más allá de la mejoría en la percepción del servicio y la elevación de sus estándares de calidad, resulta indispensable generar el aliciente para que más personas encuentren la motivación necesaria para hacer del transporte colectivo el instrumento habitual para sus recorridos urbanos.

La reputación pública del servicio de transporte público en las ciudades jaliscienses no contribuye a ese objetivo. No es necesario recurrir a un estudio de opinión pública para describir que esa es el fallo que pesa sobre el servicio de transporte público y sobre todos sus componentes: El propio Plan Estatal de Desarrollo sentencia: "*La mala calidad del transporte público, la ineficiente cobertura de rutas en las ciudades, así como la ausencia de infraestructura, constituyen [...] problemas que afectan la movilidad en el Estado*".³

Como consecuencia de ese déficit de reputación, los operadores del transporte público han llevado una de las peores partes: Es frecuente escuchar comentarios vertidos con gran ligereza pero imbuidos de un grave contenido: Que los conductores del transporte público, por el solo hecho de serlo, son responsables de pérdidas humanas y afectaciones a la salud y a la seguridad de las personas. Este discurso ha permeado incluso a los ámbitos oficiales. Un ejemplo lo tenemos en el Acuerdo Legislativo 17/04, aprobado por la Asamblea de los Diputados la Congreso del Estado el 19 de febrero del 2004, en la Quincuagésima Séptima Legislatura, a partir de la propuesta formulada por el entonces congresista local —hoy Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco— Jorge Aristóteles Sandoval Díaz. En su alocución, el legislador aplaudía las medidas de "mano dura" emprendidas desde el Gobierno del Estado para sancionar ejemplarmente a los operadores y administradores de las concesiones del transporte público, y cuestionaba por qué no se daba

¹ Gobierno del Estado de Jalisco (2013). *Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033: Un plan de todos para un futuro compartido*. Guadalajara: Dirección de Publicaciones del Gobierno del Estado de Jalisco. [p.143]

² *cfr. Idem.* [pp.140-141]

³ *Ibidem.* [p.137]

continuidad e incluso por qué no se incrementaba la intensidad de esa política persecutoria y sancionatoria emprendida desde el Poder Ejecutivo de la entidad. A continuación, se transcriben algunos fragmentos extraídos de la exposición de motivos ofrecidos por el representante popular Sandoval Díaz:

"Un gobierno que no da seguimiento a sus programas y proyectos se convierte en un gobierno de 'a medias'. En este sentido podemos afirmar que la administración del Gobernador Francisco Ramírez Acuña, es un gobierno de a medias, y ello no porque se encuentre a la mitad de su gestión, sino por la gran cantidad de asuntos que se han quedado a medio camino sin que se le dé el menor seguimiento, evidenciando con ello su falta de compromiso para con sus gobernados y para la labor que desempeña.

"Entre los asuntos más delicados que a mi juicio han carecido de la atención de nuestras autoridades, está el de la problemática del transporte público, debido a que después de muchos meses en que el Ejecutivo tomó la determinación de endurecer sus acciones para meter en cintura a los permisionarios, mejorar el servicio y terminar con la inseguridad del mismo, parece que se olvidó por completo de este propósito, razón por la que puedo afirmar que su iniciativa y aparente disposición para afrontar la problemática del transporte no fue sino un acto de propaganda tendiente a salir bien librado de las críticas reclamos de la sociedad.

"Para verificar lo anterior, a la par de reunir pruebas documentales, tuve la oportunidad, hace algunos días de viajar en varias unidades de transporte público, sólo para constatar que la gran mayoría de ellas, arrancaba antes de que sus puertas estuvieran completamente cerradas, o que evidencia la ausencia del dispositivo de seguridad.

"Durante los trayectos, verifiqué igualmente que el exceso de velocidad es una constante de las unidades de transporte, y que a pesar de que las mismas están obligadas a circular por el lado derecho de las vialidades, esto no ocurre en la práctica. Asimismo, el estado de la mayoría de los autobuses y camiones es deplorable y sus tiempos de recorrido generan todo el tiempo salvajes disputas por el pasaje, lo que a su vez provoca constantes situaciones de peligro para los pasajeros.

"Desafortunadamente, la problemática en comento no es nueva, sino que ésta se ha heredado de gestión en gestión, y la misma comenzó a agravarse después de las concesiones que a los permisionarios otorgó el ex gobernador Alberto Cárdenas, en cuyo sexenio las tarifas del transporte urbano tuvieron un crecimiento inédito en la historia de nuestra entidad, a la par de que el servicio iba empeorando día con día y tornándose cada vez más peligroso.

"A pesar de los antecedentes acerca del incumplimiento de los permisionarios con los compromisos signados, cada vez que se pedía un aumento, éste se otorgaba al aceptar la nueva 'promesa' de los permisionarios de mejorar la seguridad y la calidad del transporte urbano. Como podemos advertir, esta situación se repite de manera cíclica en el actual gobierno, el cual, no hace sino reproducir sistemáticamente las prácticas omisas e irresponsables del pasado.

[...]

"Me parece evidente que el ciudadano gobernador y su secretario de vialidad no tienen la menor intención de enfrentar el problema y tomar cartas en el asunto, sin embargo, lo último que quiero hacer es especular sobre sus motivos al respecto.

[...]

"A estas alturas, la totalidad de las unidades deberan contar con el gobernador de velocidad y no así solo poco más de la mitad. De igual manera, el dispositivo en las puertas debe estar presente en el 100% de las unidades, y aquellas que no lo tienen, por ningún motivo deben circular por la ciudad debido a que se convierten automáticamente en una amenaza para la ciudadanía.

[...]

Por todo lo anterior, compañeros diputados, considero que lo fundamental en este momento es actuar en consecuencia, ya que si la autoridad no cumple con su trabajo, afortunadamente la ciudadanía cuenta con otras instancias a las cuales acudir o en quienes apoyarse, por lo que considero que el Congreso del Estado, la máxima tribuna del pueblo, tiene la calidad moral y la responsabilidad cívica de apoyar a los ciudadanos en contra de la actuación u omisiones de la autoridad."

La línea argumentativa del ahora Gobernador no hace sino reproducir una gran cantidad de lugares comunes en el juicio habitual de los ciudadanos, muchas veces divulgado por los medios de comunicación: Que el transporte público es un peligro; que se debería "meter en cintura" a los operarios; que los transportistas solamente están interesados en el incremento en la tarifa; que frente a las unidades, los peatones están en grave riesgo; que los camiones deberían estar confinados al carril derecho, sin invadir el resto de la vía pública que pertenece a los automovilistas; que incurrir en exceso de velocidad para ganar pasaje y al mismo tiempo tienen tiempos de recorrido tan lentos que se valoran como una opción poco eficiente, y lo más destacado: Que un gobernante, para conocer la problemática del transporte público, debe auto-condenarse a padecer "por algunos días" el servicio de transporte, que no constituye su medio habitual de movilidad.

Si el propio gobierno piensa que el transporte público es feo, es dañino, estrangula la movilidad, atenta contra los ciudadanos, contamina y debe ir por donde no se vea, ¿cuándo tendremos una política pública que se construya en favor de una opción sustentable del transporte público? Ante estas aseveraciones, los proponentes de esta iniciativa afirmamos que apostar por el transporte público debe ser una apuesta por la ciudad: Una ciudad que puede hoy decidir integrar en su dinámica de desarrollo un transporte público que puede ser útil y amigable, sin necesidad de esperar décadas para que arriben cuantiosas inversiones para reemplazarlo por un modelo "de primer mundo" que circule a través de túneles subterráneos, aislado de la superficie donde reside la belleza de la ciudad.

Esas son las afirmaciones que nos conminan, a través de este instrumento, a convocar a los jaliscienses para que se sumen a este esfuerzo por un transporte público que afirme su posición, precisamente como servicio público, y por lo tanto sujeto a los principios y valores que desde hace siglos han construido la teoría en torno a los servicios públicos: Su gratuidad, su obligatoriedad y su universalidad.

La vigencia de estos principios no significa que el transporte público deba estar exento del cobro de tarifas: Significa que, tratándose de un servicio público, toda persona debería estar en condiciones de disfrutar de él con una calidad satisfactoria. Tampoco significa que no pueda coexistir con otras alternativas privadas: Significa solamente que debe tener prioridad, pues su servicio es general para la ciudad y sus ciudadanos, y no restringido para quienes pueden valerse de él. Y la característica de

obligatoriedad significa que es el Estado, y no los operadores ni los pasajeros, quien debe asumir responsabilidad por su buen funcionamiento.

Esta iniciativa comienza por la reivindicación de los derechos y de la dignidad de los operadores: De manera arbitraria y notoriamente contraria al principio de presunción de inocencia en el que está basado nuestro sistema penal, se incrimina *a priori* a los conductores cuando un accidente vial tiene como desenlace trágico la lesión a la integridad de las personas, más lamentablemente, la pérdida de vidas humanas. En tales casos, el operador es juzgado de forma dispar al juicio que la Ley hace recaer sobre cualquier otro conductor, por la única diferencia de que el vehículo es más grande, y no porque su conducta haya sido de menor impericia, o de mayor descuido.

Por eso se propone la abrogación del inicuo dispositivo penal cuyo contenido cardinal es la institucionalización del estigma, la legalización del prejuicio contra los conductores porque, sin dejar de reconocer la gravedad de los daños causados por cualquier accidente en la vía pública que afecte la integridad o la vida de las personas, es absurdo e iluso suponer que la reparación estriba en la severidad del castigo, cuando patentemente lo indicado es la prevención del riesgo, y esa es una tarea de diseño urbano y de organización de todos los componentes que inciden sobre la movilidad, ese bien público que no se agota, ni se restringe, ni limita al transporte público.

Se trata, pues, de un asunto de justicia que la ley no distinga entre quienes no tiene que distinguir, porque en la vía pública todo a somos usuarios, y el destino común de nuestras ciudades, con su belleza y con sus riesgos, con sus problemas y con sus aspiraciones, nos pertenece a todos.

Y ese es justamente el contenido central de esta iniciativa popular: Establecer las bases para una convivencia armoniosa en la que todos los usuarios de la vía pública nos reconozcamos, no como enemigos que compiten por el espacio público, sino como codueños de este suelo donde conviven nuestras familias, donde obtenemos nuestro sustento cotidiano y donde tenemos fincadas nuestras aspiraciones.

Ciertamente, en esta obra colectiva tenemos encomiendas diferentes, preferencias variadas y modos distintos para usar, disfrutar y a veces padecer sus calles. Por ello es que la propuesta tiene como punto de partida el reconocimiento de esta diversidad, y puede resumirse en la siguiente enumeración de ideas clave:

Primera: En el espacio público, el uso público tiene preeminencia.

Segunda: En la vivencia cotidiana de la ciudad, el carácter de usuarios de alguna opción de movilidad es tan efímera como la duración de nuestro trayecto: Concluido el recorrido, todos somos peatones.

Tercera: El uso de las calles, avenidas y aceras puede y debe ser flexible, pero necesita un orden, y ese orden está relacionado con la seguridad de las personas: En aras de esa seguridad se justifica que la vía pública se parcele para generar áreas de uso exclusivo o preferente, por ejemplo, para los peatones, o para los ciclistas.

Cuarta: En el uso de la vía pública no todo es desplazamiento: Hay también actividades indispensables para la movilidad cuya esencia es la permanencia, o sea, la inmovilidad de los agentes, y de ello son ejemplo los parabuses, los ciclopuertos y las áreas de aparcamiento. Esas

funciones también deben ser reconocidas en la ley, y desafortunadamente, por lo menos en el caso de los pasajeros en espera del transporte público, no han sido debidamente atendidas.

Quinta: La ciudad no necesita ni merece una contienda permanente, por ejemplo, entre los partidarios de la movilidad no motorizada y los conductores y pasajeros del transporte público, o entre peatones y automovilistas: Ejemplos de esta batalla estéril y dañina para la ciudad la encontramos en el actual diseño de la avenida La Paz, en la capital jalisciense, donde no quedaron espacios para la espera, ascenso y descenso del transporte público; o bien, en el Periférico Gómez Morín, en lo que algún día fueron los confines de la zona metropolitana de Guadalajara, donde los peatones están condenados a elegir entre agregar a su trayecto medio kilómetro de ascensos y descensos difíciles e inseguros en los puentes peatonales, o arriesgar su vida mientras atraviesan a nivel del piso la vía rápida, con lo que adicionalmente infringen la Ley.

Sexto: El servicio de transporte público debe re-pensarse, ahora desde la perspectiva del usuario, y ya no de los concesionarios, que buscan acrecentar su rentabilidad, o de la autoridad, interesada en asegurar su control.

III. Motivación de cada uno de los artículos que se adicionan, reforman o derogan

Se propone la derogación de la fracción IV del artículo 63 del Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Jalisco, según lo explica el siguiente cuadro:

CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE JALISCO		
Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>Artículo 63. La autoridad [...] I. a III. [...]</p> <p>IV. Cuando se cometa con vehículos cuya capacidad de carga sea mayor de cuatro toneladas, o más de doce plazas de pasajeros;</p> <p>V. a VI. [...] En estos casos [...] Cuando se cometa un delito [...]</p>	<p>IV. Derogado.</p>	<p><i>Se deroga la disposición que convierte en agravante de los delitos de homicidio culposo o lesiones culposas causados por accidentes de tránsito, el hecho de que el daño se cometa con vehículos propios del transporte colectivo de pasajeros.</i></p> <p><i>Se formula esta propuesta en virtud de que la circunstancia dada por las características del vehículo no está relacionada con atributos personales, ni actos de voluntad, ni cualidades físicas, afectivas o intelectuales atribuibles sujeto activo del delito, sino que se trata de una mera incidencia contingente.</i></p>

En segundo lugar, se proponen reformas y adiciones a los artículos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 10, 10, 11, 12, 14, 22, 84, 101 y 121 de la Ley de Movilidad y Transporte de Jalisco, según lo explica el siguiente cuadro:

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>Artículo 1. La presente Ley [...]</p> <p>I. Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los usuarios, conductores y prestadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades, así como las empresas de redes de transporte;</p> <p>II, a VII. [...]</p> <p>Las disposiciones [...]</p>	<p>I. Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los pasajeros, conductores y prestadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades, así como las empresas de redes de transporte;</p>	<p><i>Para referirse a las personas que viajan a bordo de las unidades del transporte público, se propone una denominación diversa a la de "usuario", que en un sentido genérico podría abarcar también a los conductores. Por esa razón se propone sustituirla por el concepto de "pasajeros", cuya acepción es más apropiada. De acuerdo con el diccionario de la lengua española publicado por la Real Academia Española (vigésima tercera edición), se define "pasajero" como el adjetivo que, dicho de una persona, dice de ella que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación.</i></p>
<p>Artículo 2º. Para los efectos [...]</p> <p>I. Son principios rectores [...]</p> <p>a) La accesibilidad, como el derecho de las personas a desplazarse por la vía pública sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;</p> <p>b) y c) [...]</p> <p>d) La perspectiva de género, a partir de políticas públicas, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio del transporte público; y</p> <p>e) La participación ciudadana, que permita involucrar a los habitantes en el diseño y distribución de las vías públicas de tal manera que puedan convivir armónicamente los distintos usuarios de la movilidad sustentable;</p>	<p>a) La accesibilidad, como el derecho de las personas a hacer uso de la vía pública y a desplazarse a través de ella sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;</p> <p>d) La perspectiva de género, a partir de políticas públicas, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de los sujetos activos de la movilidad;</p> <p>e) La participación ciudadana, que permita involucrar a los habitantes en el diseño, distribución y uso de las vías públicas, de tal manera que puedan convivir armónicamente los distintos sujetos activos de la movilidad, y</p>	<p><i>En la vía pública tan importante es considerar el desplazamiento como la permanencia, lo mismo tratándose de pasajeros en espera del transporte público que de vehículos aparcados.</i></p> <p><i>En relación con la movilidad, el deber de proteger la seguridad e integridad física, sexual y la vida de las personas no debe limitarse al servicio de transporte público ni restringirse a sus usuarios.</i></p> <p><i>Se sugiere homologar con los términos y definiciones dados por el artículo 1 de la Ley, que en general designa "sujetos" y no "usuarios" a las personas cuyos derechos y deberes constituyen el objeto de esta ley.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO		
Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>II. a V. [...]</p> <p>Artículo 3º. Las disposiciones de la presente ley [...]</p> <p>I. Las acciones tendientes a garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;</p> <p>II. Que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, y sustentabilidad medio ambiental y económica;</p> <p>III. a VII. [...]</p>	<p>f) La asequibilidad, entendida como el derecho de toda persona, garantizado y en su caso asistido por el Estado a través del servicio de transporte público, a valerse de la movilidad para advenir de la manera más autónoma posible a los sitios a donde requiere trasladarse para la satisfacción de sus necesidades.</p> <p>I. Las acciones tendientes a garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen con perspectiva de género, en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la asequibilidad, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;</p> <p>II. Que los servicios de transporte público se orienten hacia la mejora constante de la calidad en el servicio, se amoniken conforme a los principios rectores de la movilidad, y se presten con perspectiva de género, bajo los criterios de sustentabilidad, obligatoriedad, seguridad, universalidad, accesibilidad, asequibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia;</p>	<p>En congruencia con el Decreto 25332/LX/15, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el 28 de marzo del 2015, se propone agregar el concepto de "asequibilidad" entre los principios rectores de la movilidad, que constituye una designación menos controversial del principio de "gratuidad" de los servicios públicos, en las teorías clásicas del derecho administrativo.⁴</p> <p>Se retomaran ciertos principios rectores de la movilidad, definidos en el artículo precedente, que no habían sido considerados entre los objetos de la Ley.</p> <p>En congruencia con la propuesta de adición del principio de asequibilidad, incluido en el inciso f) de la fracción I del artículo precedente, se incorpora el principio de obligatoriedad, habida cuenta que se considera que el derecho a la movilidad debe ser garantizado por el Estado a través del servicio de transporte público. Asimismo, se sustituye el concepto de "generalidad" por el de "universalidad", que resulta más exacto para referirse a un derecho, cualidad o condición que atañe a todas las personas.</p>

⁴ El principio de *gratuidad* del servicio público no estriba tanto en que su uso sea gratuito como en prestarlo sin ánimo de lucro. *cfr.* Cordero Torres, J.M. (2011). Los servicios públicos como derechos de los individuos. *Ciencia y Sociedad*, XXXVI(4). 682-701

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>Artículo 4º. El servicio público de transporte, por su cobertura, se clasifica en:</p> <p>I. a IV. [...] a) a c) [...]</p>	<p>Artículo 4º. El sistema integrado de transporte público, por su cobertura, se clasifica en:</p>	<p><i>Se estima conveniente utilizar la definición previamente dada en la fracción XX del artículo 5º del texto vigente de la Ley de Movilidad, para dejar claro que el servicio de transporte público no se limita a los vehículos que utiliza esta opción de movilidad, sino también a la infraestructura urbana y a los sistemas tecnológicos y administrativos habilitados en torno a su prestación</i></p>
<p>Artículo 5º. Las acciones relativas a la movilidad y el transporte [...]</p> <p>I. Acera o Banqueta: camino a cada lado de una calle, generalmente más elevado que ésta, reservado para la circulación exclusiva de las personas con discapacidad, peatones y en su caso usuarios de la movilidad no motorizada cuando así se permita;</p> <p>II. y III. [...]</p>	<p>I. Acera o Banqueta: espacio habilitado a lo largo de una vía pública, generalmente más elevado que el resto de ésta y habitualmente ubicado a sus costados, que se reserva de manera exclusiva para el uso de peatones, de los ciclistas cuando así esté expresamente indicado, y de los pasajeros del transporte público colectivo durante los momentos de espera, ascenso o descenso de las unidades, siempre que las paradas no estén confinadas en un espacio distinto;</p>	<p><i>Dado que en el artículo 8, fracción I, se presenta una propuesta de definición del concepto de peatones que ya incluye a las personas con discapacidad, basta decir que las banquetas son el espacio exclusivo de los peatones, pero no solamente para la circulación, sino para el uso de la vía pública. También se reconoce a las banquetas como el espacio natural donde se produce la espera, el ascenso y el descenso de pasajeros del transporte público, excepto en aquellos casos en los que existen paradas en un espacio confinado, distinto de la acera.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>IV. Calidad del servicio: niveles cualitativos y cuantitativos de la eficiencia de la ruta y nivel de servicio ofrecido al usuario, en términos de tiempos de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza y confort de la unidad, manejo y atención del conductor. La calificación de la calidad del servicio es con base en una serie de indicadores cuantitativos y cualitativos que define la norma técnica correspondiente;</p>	<p>IV. Calidad del servicio: conjunto de características que determinan la eficacia del transporte público, examinadas por medio del sistema de indicadores cuantitativos y cualitativos que estipula la norma técnica correspondiente, cuyo objetivo es valorar, con perspectiva de género, el grado de satisfacción de las necesidades y expectativas de los pasajeros, en función de la disponibilidad, puntualidad, confiabilidad, orden, asequibilidad en la prestación del servicio; el tiempo invertido para trasladarse al lugar de destino; la idoneidad y adaptabilidad de la ruta; las cualidades de la transportación; la seguridad; la frecuencia de paso; la accesibilidad, limpieza y confort de la unidad; la interacción con el entorno, y la cualificación y atención del conductor;</p>	<p><i>Se clarifica la redacción del concepto de calidad del transporte público, al que se propone centrar en la eficacia, valorada desde el punto de vista de la satisfacción de las necesidades y expectativas de los usuarios o pasajeros, en múltiples dimensiones.</i></p>
<p>V. a XV. [...]</p>	<p>XVI. Parada: Espacio físico e infraestructura habilitada para que los pasajeros del transporte público realicen la espera, ascenso y descenso de los vehículos afectos a este servicio;</p>	<p><i>Se incorpora la definición de las paradas (denominación ya incluida en diversos artículos de esta misma Ley) para referirse al conjunto de elementos habilitados como parte de la vía pública para que los pasajeros esperen, aborden y desciendan de las unidades.</i></p>
<p>[Se adiciona]</p>	<p>[Se recorre la numeración de las fracciones XVI a XIX para quedar comprendidas de la XVII a la XX, en tanto que su texto permanece inalterado]</p>	<p><i>Para conservar el orden alfabético de los conceptos definidos.</i></p>
<p>[Se recorre la numeración de las fracciones XVI a XIX para quedar comprendidas de la XVII a la XX, en tanto que su texto permanece inalterado]</p>	<p>[Se recorre la numeración de las fracciones XVI a XIX para quedar comprendidas de la XVII a la XX, en tanto que su texto permanece inalterado]</p>	<p><i>Se utiliza esta definición de un concepto que no vuelve a utilizarse ni en esta Ley ni en su Reglamento, para reformular su contenido y referirse al servicio de transporte público como un sistema integral en el que toman parte diversos elementos, como la infraestructura física, el mobiliario urbano y los sistemas tecnológicos y administrativos dispuestos para su funcionamiento.</i></p>
<p>XX. Sistema integrado de transporte público: servicio de transporte público de una ciudad con una organización de alta eficiencia, eficacia y sustentabilidad, resultado de la integración sistémica infraestructural, operativa y tarifaria de las diferentes modalidades del transporte público y del transporte no motorizado; y</p>	<p>XXI. Sistema integrado de transporte público: Conjunto de elementos de infraestructura urbana, operación, procesos administrativos, modelos tarifarios, equipos y vehículos afectos a la prestación del servicio transporte público, motorizado o no motorizado, incluidos los que se habiliten para la integración de este servicio con otras modalidades de transporte u opciones de movilidad;</p>	<p><i>Para conservar el orden alfabético de los conceptos definidos. Se elimina el último párrafo.</i></p>
<p>[La fracción XXI recorre su numeración, para aparecer como XXII, mientras su texto permanece inalterado]</p>	<p>[La fracción XXI recorre su numeración, para aparecer como XXII, mientras su texto permanece inalterado]</p>	<p><i>Para conservar el orden alfabético de los conceptos definidos. Se elimina el último párrafo.</i></p>
<p>Artículo 6º. El ordenamiento y regulación de la movilidad y transporte [...]</p>		

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>En el aprovechamiento de las vías públicas, este ordenamiento y los reglamentos que del mismo deriven, se estará conforme al siguiente orden de responsabilidad y preferencia de usuarios: personas con discapacidad, mujeres embarazadas, peatones, usuarios de vehículos no motorizados, usuarios de transporte público, usuarios de vehículos motorizados, usuarios de transporte de carga y usuarios de maquinaria agrícola.</p>	<p>En el aprovechamiento de las vías públicas el servicio público de transporte tendrá preeminencia sobre el transporte privado, en cualquiera de sus modalidades. En el diseño y regulación del uso de la vía pública, y en la distribución de sus espacios, la habilitación de infraestructura y la dotación de equipamiento, las autoridades y los sujetos activos de la movilidad reconocerán, promoverán y protegerán los derechos y atenderán las necesidades de los distintos tipos usuarios, conforme al siguiente orden de preferencias: personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores, escolares, peatones, pasajeros en espera del transporte público, ciclistas, unidades de transporte público colectivo, unidades de transporte público, vehículos motorizados, transporte de carga y maquinaria agrícola.</p>	<p><i>Se valora la necesidad de establecer la preeminencia del interés público sobre el interés privado en materia del uso de la vía pública; de sustituir el concepto de "preferencia de usuarios" por el de "preferencia de uso" dado que era susceptible de interpretarse como discriminatorio; se reconoce la espera del transporte público como de los usos primordiales de la vía pública, y se hace referencia a las unidades, más que a los usuarios de éstas, como los objetos susceptibles de regulación en virtud del uso que hacen de la vía pública.</i></p>
<p>Los medios [...] I. a III. [...]</p>		
<p>IV. La promoción del uso ordenado y racional del automóvil;</p>	<p>IV. La promoción del uso del transporte público y de la movilidad no motorizada como alternativas del automóvil;</p>	<p><i>Se establece con mayor claridad el objetivo de desincentivar el uso del vehículo particular, y dar preferencia sobre éste al transporte público y a la movilidad no motorizada.</i></p>
<p>V. [...]</p>		
<p>VI. El mejoramiento de las vías públicas y de los medios de transporte;</p>	<p>VI. El mejoramiento de las vías públicas, las paradas del transporte público y los medios de transporte;</p>	<p><i>Se reconoce la necesidad de considerar las paradas del transporte público como parte de los objetos relacionados con la movilidad que deben ser mejorados continuamente.</i></p>
<p>VII y VIII. [...]</p>		
<p>Artículo 7º. Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda el señalamiento vial, así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.</p>	<p>Artículo 7º. Todas las personas que usen las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda el señalamiento vial, así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.</p>	<p><i>Se reconoce que la acción de transitar no agota las posibilidades de uso de la vía pública, habida cuenta que otros usos, como esperar el transporte público o estacionar un vehículo, también deben ser conductas reguladas.</i></p>
<p>Artículo 8º. Para los efectos de esta ley [...]</p>		

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>I. Se otorgará el derecho de preferencia a los peatones, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, ciclistas y los usuarios del transporte público, quienes gozarán de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonal y se les brindarán las facilidades necesarias para abordar las unidades del transporte público, las cuales deberán contar con asientos o espacios preferenciales y exclusivos; II. [...]</p> <p>III. Los ciudadanos tienen derecho a denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público o cualquier tema inherente a la movilidad en el Estado, mediante los procedimientos que la propia Secretaría determine, debiendo informar al quejoso sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución de la Secretaría.</p> <p>Tratándose del servicio que gestionan las empresas de redes de transporte [...]</p> <p>Para este efecto [...]</p> <p>En dichas unidades [...]</p> <p>IV. Los usuarios del transporte público colectivo [...]</p> <p>a) Recibir un servicio de transporte público de calidad moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;</p> <p>b) Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y conductor del servicio;</p>	<p>I. Los sujetos activos de la movilidad que utilicen la vía pública sin la mediación de un vehículo se reputarán como peatones, y gozarán de las facilidades y medidas de protección necesarias para servirse de la vía pública y a gozar, dentro de ésta, de espacios exclusivos o preferentes, en relación con otros usos posibles;</p> <p>III. Los ciudadanos tienen derecho a denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad u obstáculo en la prestación del servicio de transporte público o cualquier tema inherente a la movilidad en el Estado, mediante los procedimientos que la propia Secretaría determine, debiendo informar al quejoso sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución de la Secretaría.</p> <p>a) Recibir un servicio de transporte público de calidad, que satisfaga sus necesidades;</p> <p>b) Recibir el servicio en condiciones de seguridad e higiene;</p>	<p><i>Se define con mayor claridad el concepto de peatón; se reconoce la necesidad de estipular el derecho de los peatones a disfrutar de espacios exclusivos y preferentes, y se omite de esta fracción la referencia a los asientos o espacios preferenciales y exclusivos, dado que ya está contemplada más adelante en este mismo artículo, y su redacción en este párrafo se prestaba a equívocos.</i></p> <p><i>Se propone generar las condiciones para que los ciudadanos soliciten la intervención de la autoridad pública no solo en el caso de que un servidor público realice sus funciones de forma irregular, sino también en los casos en los que la acción de otros particulares implique una limitación de los derechos inherentes a la movilidad.</i></p> <p><i>Se estima pertinente referir que el transporte será moderno, pues esta condición se encuentra entre los atributos de la calidad, además de que se presta a equívocos. Se reconoce la necesidad de no establecer una relación causal entre el pago de la tarifa y el acceso a la calidad del servicio. Se reconoce que el servicio de transporte público no se limita al viaje, pues también incluye los momentos de espera, ascenso y descenso, a los que también se les debe atribuir condiciones de seguridad e higiene. Se elimina la alusión al conductor, pues prestar el servicio en condiciones de seguridad e higiene ya es una obligación contenida en la legislación laboral aplicable, y reiterarlo en este ordenamiento resulta peyorativo.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO		
Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>c) a e) [...]</p> <p>f) Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad;</p> <p>g) Recibir boleto con seguro de pasajero;</p> <p>h) a j) [...]</p> <p>k) Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta, señalando al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio;</p> <p>l) A ser indemnizado por los daños que con motivo de la prestación del servicio se causen a los usuarios o peatones;</p> <p>m) [...]</p> <p>1. [...]</p> <p>2. [...]</p>	<p>f) Al respeto a las tarifas autorizadas y a los descuentos, exenciones y subvenciones que se establezcan en la legislación fiscal o en los ordenamientos en materia de asistencia o desarrollo social;</p> <p>g) Recibir un comprobante oficial por los pagos que realice;</p> <p>k) Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino;</p> <p>l) A ser indemnizado por los daños que le sean causados con motivo de la prestación irregular del servicio;</p>	<p><i>En lugar de que la Ley de Movilidad establezca las características de los sujetos susceptibles de beneficios derivados de los programas sociales, es mejor remitir esta circunstancia a las leyes cuya materia sustantiva es precisamente esa, como es el caso de la Ley de Desarrollo Social para el Estado de Jalisco, cuyo artículo 7 fracción VIII determina los grupos de la población que deben recibir apoyo para el transporte.</i></p> <p><i>Se sugiere no condicionar el tipo de comprobante que el usuario deba recibir por el pago, ni condicionar el acceso a los beneficios de la aseguranza, ya considerada en el inciso l) de esta misma fracción, a la existencia de dicho recibo.</i></p> <p><i>No se considera conveniente acotar el derecho del usuario del transporte colectivo a conocer y escoger su ruta, puesto que siempre será potestativo para él ejercer o no tal prerrogativa, además de que el texto vigente resulta confuso.</i></p> <p><i>Tratándose de un servicio público, se propone homologar el tema de la reparación del daño con la legislación aplicable en materia de responsabilidad civil o patrimonial. Dado que esta fracción trata sobre derechos de los usuarios del transporte público, no se considera conveniente referir aquí a otra clase de sujetos distintos, pues podría ocasionar equívocos, además de que el tema de la indemnización por los daños causados a terceros ya está explícitamente considerado en los artículos 5 fracción X, 44, 46 fracción III, 69, 101 fracción V, 162 fracción V y 183 fracción IV de esta misma Ley.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO		
Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>V. Los choferes de las unidades del sistema de transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:</p> <p>a) [...]</p> <p>b) Recibir un trato digno y respetuoso de patronos o jefes, de las autoridades y de quienes se transportan en las unidades de transporte público;</p> <p>c) y d) [...]</p> <p>VI. Los usuarios del transporte público tendrán las siguientes obligaciones:</p> <p>a) No invadir los espacios designados como exclusivos para usuarios con alguna preferencia dentro del sistema de transporte público;</p> <p>b) a d) [...]</p> <p>e) En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevar animales, con excepción de los perros guía, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla.</p> <p>VII. Los choferes del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:</p>	<p>V. Los conductores de las unidades del sistema de transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:</p> <p>b) Recibir un trato digno y respetuoso de sus patronos o jefes, de las autoridades, de los usuarios del servicio y, en general, de los sujetos activos de la movilidad;</p> <p>VI. Los pasajeros del transporte público tendrán las siguientes obligaciones:</p> <p>a) Respetar y mantener libres de obstáculos los asientos preferentes y los espacios exclusivos establecidos para las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores, tanto en el interior de las unidades como en las paradas;</p> <p>e) En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevar animales, con excepción de los perros guía, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios. El equipaje deberá transportarse en los sitios designados para tal efecto.</p> <p>VII. Los conductores del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:</p>	<p><i>Se propone homologar la denominación como "conductores" para referirse a las personas que conducen las unidades del transporte colectivo, para evitar equívocos con las categorías expuestas en el artículo 56 de la ley.</i></p> <p><i>Se reconoce la necesidad de generar el derecho de los conductores del transporte público, a ser respetados por los usuarios de otras modalidades o medios de la movilidad, y de exigir a las autoridades el cumplimiento de esta condición.</i></p> <p><i>Se adopta la denominación "pasajeros" para referirse a los usuarios del transporte público, en virtud de que este concepto define mejor al sujeto activo de la movilidad, en relación con el transporte público, no solamente como el que aborda y desciende de la unidad, sino también como el que programa sus recorridos a través del transporte colectivo y utiliza tiempos de espera para acceder a él. Es necesario distinguir los asientos preferentes de los espacios exclusivos habilitados para ciertos usuarios con necesidades especiales de asistencia o ayuda; reconocer que tales acondicionamientos pueden encontrarse dentro de las unidades o en las paradas oficiales, y señalar con mayor precisión quiénes son los sujetos en cuyo favor se establece esta medida.</i></p> <p><i>Se reconoce la posibilidad de que las unidades del servicio público de transporte colectivo estén habilitadas con espacios para el equipaje, que pueden ser distintos de una bodega, un baúl o una parrilla.</i></p> <p><i>Se propone homologar la denominación como "conductores" para referirse a las personas que conducen las unidades del transporte colectivo, para evitar equívocos con las categorías expuestas en el artículo 56 de la ley.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>a) a g) [...] VIII. [...] En consecuencia, la administración [...] a) a d) [...]</p> <p>IX. El Ejecutivo del Estado, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma técnica correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de vehículos que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas y prótesis, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad en las unidades que se destinen a la prestación de este servicio público; y</p> <p>X. Las obligaciones que tienen los conductores de vehículos automotores con relación a las personas con discapacidad, escolares, adultos mayores o mujeres embarazadas que, en función de alguna limitación personal, requieran tener alguna preferencia vial, se especificarán en las disposiciones reglamentarias de esta ley, así como las sanciones que se impondrán por su inobservancia. Los choferes de taxi [...]</p>	<p>IX. El Ejecutivo del Estado, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma técnica correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de mobiliario urbano, dispositivos tecnológicos y vehículos que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas y prótesis, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores en las paradas y unidades que se destinen a la prestación de este servicio público; y</p> <p>X. Las obligaciones que tienen los conductores de vehículos automotores con relación a las personas con discapacidad, escolares, adultos mayores o mujeres embarazadas que, así como las sanciones que se impondrán por su inobservancia, se especificarán en las disposiciones reglamentarias de esta ley.</p>	<p><i>Se reconoce que los dispositivos tecnológicos, al igual que el mobiliario urbano habilitado en las paradas del transporte público, también son componentes del servicio e igualmente debe ser habilitado para asegurar la accesibilidad de las personas con discapacidad.</i></p> <p><i>Se homologa el catálogo de los sujetos que pueden hacer uso de los asientos preferentes y los espacios exclusivos que se habiliten tanto en las paradas como en los vehículos.</i></p> <p><i>Se simplifica la redacción. Se eliminan los elementos innecesarios.</i></p>
<p>Artículo 10. Las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y los peatones no deberán transitar por las superficies de rodamiento de las vías públicas destinadas a la circulación vehicular, ni cruzar las vías rápidas por lugares no autorizados al efecto.</p> <p>Los peatones [...] I. a IV. [...]</p>	<p>Artículo 10. Los peatones deberán realizar sus desplazamientos a través de las banquetas, crueros y zonas peatonales, conforme a las prescripciones establecidas en los ordenamientos municipales o las normas reglamentarias que deriven de esta Ley, y no tendrán permitido transitar por las superficies de rodamiento de las vías públicas destinadas a la circulación vehicular, ni atravesar éstas por lugares distintos a los crueros y zonas peatonales que se dispongan para tal efecto.</p>	<p><i>Al referirse a los deberes de los peatones de forma genérica, quedan incluidos ya las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, escolares y adultos mayores.</i></p> <p><i>Se considera pertinente determinar primero cuáles son las áreas donde sí se permite la circulación peatonal, antes de establecer aquellas en las que este tránsito no está consentido.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>Artículo 11. Las aceras de las vías públicas, sólo deberán ser utilizadas para el tránsito de las personas con discapacidad y por los peatones, con las excepciones que determinen las autoridades municipales dentro de la jurisdicción que les corresponda, para dar espacios a la infraestructura para circulación de bicicletas y la instalación de ciclopuertos. Dichas autoridades promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.</p>	<p>Artículo 11. Las aceras funcionarán para el uso exclusivo de los peatones, y serán diseñadas y habilitadas con las especificaciones técnicas necesarias para garantizar la accesibilidad, la seguridad y la equidad de género de sus usuarios. Sin afectar la funcionalidad de las banquetas y cuando así lo justifique el interés público, las autoridades podrán autorizar o instruir que sobre éstas se lleve a cabo la instalación de mobiliario, la dotación de equipamiento, la colocación de elementos de orientación u ornato, la habilitación de paradas o la creación de infraestructura para la circulación o el aparcamiento de vehículos de tracción humana.</p>	<p><i>Al estar definido con claridad el concepto peatones, no es necesario especificar que éste genérico incluye también a las personas con discapacidad.</i></p> <p><i>Se establece la obligación de que las banquetas cuenten con especificaciones que garanticen la accesibilidad y la seguridad de sus usuarios.</i></p> <p><i>Se elimina la referencia específica a las autoridades municipales, para dejar en claro que cualquiera de las autoridades reconocidas por esta Ley puede ejercer sus facultades en materia de equipamiento de las vías públicas.</i></p> <p><i>Se delimitan aquellas intervenciones por las que, en virtud de un mandato de la autoridad, puede autorizarse la instalación de muebles o equipos sobre las aceras.</i></p> <p><i>Se elimina la obligación de las autoridades de promover la instalación de ciclovías, pues ésta se remite al artículo siguiente.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>Artículo 12. Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todos los cruces o zonas de paso peatonal; asimismo, deberán dárseles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.</p>	<p>Artículo 12. Los peatones, al igual que los pasajeros del transporte público durante los momentos de espera, ascenso o descenso de las unidades, tendrán preferencia frente a los vehículos al utilizar zonas peatonales, cruces y paradas, y gozarán de las facilidades y medidas de protección necesarias, formuladas con perspectiva de género, para servirse de estos espacios de manera accesible, cómoda, segura.</p> <p>Entre los peatones y pasajeros del transporte público, las personas con discapacidad, los adultos mayores, los escolares y las mujeres embarazadas tendrán prioridad de paso y prelación de uso. Estos mismos derechos de preferencia se aplicarán en relación con el diseño, equipamiento y uso de las aceras y paradas.</p> <p>Las autoridades proveerán lo necesario para que la infraestructura peatonal, y los espacios e implementos tecnológicos habilitados para la espera, abordaje y descenso de las unidades del transporte público, faciliten la accesibilidad de las personas con necesidades especiales de atención o asistencia.</p>	<p><i>Se afirma la preferencia de los peatones y de los pasajeros del transporte público en las zonas donde éstos sujetos de la movilidad deben coexistir con los usuarios de otras modalidades, como son los cruces, zonas peatonales y las paradas.</i></p> <p><i>Se estima necesario responsabilizar a la autoridad de las medidas encaminadas a garantizar la accesibilidad, tanto a los espacios peatonales como a la infraestructura para el transporte, de las personas con discapacidad, los adultos mayores, los escolares y las mujeres embarazadas.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>De igual manera, los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público, con la responsabilidad de utilizar los espacios de circulación designados, de respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regule la circulación vial compartida o la exclusiva, de respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, la de dar preferencia a las personas con discapacidad y peatón.</p> <p>Los ciclistas [...] I. a III. [...] El Ejecutivo [...]</p>	<p>Los vehículos de propulsión humana tendrán preferencia sobre el resto de los vehículos para el uso de la vía pública.</p> <p>Con perspectiva de género, las autoridades adoptarán las medidas necesarias para que la movilidad no motorizada se realice de manera segura y cómoda, disponiendo en lo posible de espacios exclusivos o preferenciales debidamente equipados para ese fin. El Programa Integral de Movilidad y Transporte, y los programas sectoriales, especiales y operativos vinculados a él, tendrán entre sus objetivos el de constituir y ampliar progresivamente una red de interconexiones entre los espacios de la vía pública dedicados a la movilidad no motorizada, denominados ciclovías, de modo que los ciclistas puedan trasladarse con un amplio grado de autonomía a través de los centros de población, o entre éstos.</p>	<p><i>Se refiere en este párrafo lo relativo a la red de ciclovías, eliminado del artículo 11.</i></p> <p><i>Se establece la preferencia de los vehículos de tracción humana sobre el resto de los vehículos, en lo concerniente al uso de la vía pública, y se prescribe a las autoridades el imperativo de adoptar medidas para que la movilidad no motorizada se realice en condiciones de seguridad y comodidad para los ciclistas.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>El transporte público tiene preferencia al circular, sobre el transporte motor en general, con la responsabilidad de respetar sus carriles de circulación, respetar las paradas y respetar el ascenso y descenso de los peatones, dando preferencia a los niños, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas, y proteger el espacio de circulación vial compartida de los ciclistas. De preferencia dará posibilidades de intermodalidad con el transporte privado y en bicicletas.</p>	<p>El servicio de transporte público, en cualquiera de sus modalidades, tendrá preferencia inexcusable sobre el transporte privado. Las características de la vía pública y las normas que rijan su uso deberán reflejar este orden de precedencia y, en caso necesario, se adoptarán las medidas que dicte el interés general para impedir que la coexistencia o la convivencia simultánea de dos o más modalidades de desplazamiento provoque condiciones de riesgo, inseguridad o conflicto entre sus distintos usuarios.</p> <p>El uso de la vía pública no podrá restringirse para ninguno de los sujetos activos de la movilidad, salvo en los casos en los que exista un ordenamiento expreso de la autoridad competente, debidamente motivado como medida de seguridad, ya sea de carácter transitorio o permanente. En las decisiones sobre el diseño y distribución de los distintos elementos que conforman la vía pública se atenderá al orden de prioridades establecido en esta Ley, de modo que se antepongan aquellas soluciones que privilegien la accesibilidad y faciliten la movilidad para los sujetos activos que acusen mayor vulnerabilidad.</p> <p>El Programa Integral de Movilidad y Transporte, y los programas sectoriales, especiales y operativos vinculados a él, impulsarán el fortalecimiento del sistema integral de transporte público y promoverán la intermodalidad entre los diversos sistemas de transporte y las diferentes opciones de desplazamiento.</p>	<p><i>El párrafo inicial se divide en tres párrafos para confirmar la preeminencia del transporte público sobre el privado, para establecer límites a la autoridad en el establecimiento de normas o disposiciones que restrinjan o limiten el uso de alguna de las diversas opciones de desplazamiento, y se establece el derecho preferente de los sujetos más vulnerables para el acceso a la infraestructura y a los servicios de movilidad.</i></p> <p><i>Se agrega un último párrafo relativo a la necesidad de favorecer la intermodalidad en los servicios de transporte.</i></p>
<p>Artículo 14. [...] I. a III. [...]</p> <p>IV. Implementar planes y programas que establezcan medidas y acciones con perspectiva de género, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio del transporte público.</p>	<p>IV. Implementar planes y programas que establezcan medidas y acciones con perspectiva de género, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de los sujetos activos de la movilidad.</p>	<p><i>Aunque constituye una reiteración de lo expuesto ya en el artículo 2º, fracción I, inciso d), se considera importante que la Ley confiera un mandato a las autoridades estatales y municipales, para que sus políticas, planes y programas en materia de movilidad adopten la perspectiva de género.</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>Artículo 22. [...] I. a X. [...]</p> <p>XI. Determinar la localización del equipamiento para el transporte público, tanto para la operación de las terminales de autobuses de pasajeros, como de las terminales de carga, a efecto de tramitar las respectivas concesiones y permisos;</p> <p>X. a XIX. [...]</p> <p>XX. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, teniendo como prioridad a los peatones, y medios de transporte masivo y colectivo de pasajeros; así como, garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y similares; y XXI. [...]</p>		<p><i>Al simplificar la atribución de la autoridad municipal para que genéricamente pueda determinar la ubicación del mobiliario y equipamiento para el transporte público, sin limitarlo a terminales de autobuses, se facilita la intervención de este orden de gobierno en la instalación de paradas.</i></p> <p><i>Se considera conveniente homologar la denominación de la vía pública como lo manejan los demás artículos de esta ley, para evitar confusiones con otra locución equivalente, como sería el caso de la contenida en el texto vigente de esta fracción: "espacio vial".</i></p>
<p>Artículo 84. Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado planear, establecer, regular, supervisar, programar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal.</p> <p>Promover, impulsar y fomentar [...] Tratándose de concesiones [...]</p>	<p>Artículo 84. Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado, conforme a los principios rectores de la movilidad y a los criterios de la calidad en el servicio, garantizar, planear, establecer, regular, supervisar, programar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal.</p>	<p><i>Se incorpora, entre las obligaciones del Estado, la de garantizar el servicio de transporte público, conforme a los principios rectores de la movilidad referidos en el artículo 2º (que incluyen la perspectiva de género), y los estándares de calidad en el servicio, descritos en el artículo 5º.</i></p>
<p>Artículo 101. Los titulares de concesiones [...] I. y II. [...]</p> <p>III. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;</p> <p>IV. [...]</p>	<p>III. Proteger, orientar y respetar los derechos de los conductores y pasajeros;</p>	<p><i>Se incorpora la obligación de los concesionarios de respetar los derechos de los conductores, habida cuenta que el texto vigente de la Ley ya les obliga a respetar a los usuarios, ahora denominados "pasajeros"</i></p>

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO		
Texto vigente	Propuesta de modificación	Motivación
<p>V. Responder de los daños a terceros, a los pasajeros que hayan pagado el importe de su pasaje y a sus pertenencias, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio o el hecho de circular en vía pública; para tal efecto, estarán obligados a contar con un seguro de viajero que cubra el daño a las cosas, atención médica y hospitalaria a las personas, mediante la obtención de un seguro obligatorio que así lo garantice, con los montos y condiciones que señalen esta ley y su reglamento;</p> <p>VI. a XV. [...]</p>	<p>V. Responder por los daños ocasionados a terceros con motivo de la prestación del servicio, y contar con las pólizas de seguros que sean necesarias para cubrir el daño a las cosas, la atención médica y hospitalaria a las personas, con los montos y condiciones que señalen esta ley y su reglamento;</p>	<p><i>Se eliminan las posibles ambigüedades en la redacción del texto que se refiere a la obligación de los titulares de concesiones del transporte público de responder por daños a terceros; se elimina el condicionamiento de haber pagado un pasaje y contar con el boleto o comprobante correspondiente para exigir tal reparación, y se extiende la obligación de cobertura para responder por los daños ocasionados a cualquier persona, y no solamente a los pasajeros.</i></p>
<p>Artículo 121. Las concesiones [...]</p> <p>I. y II. [...]</p>		
<p>III. Cada persona podrá aprovechar sus concesiones, ya sea como titular, beneficiario, arrendatario o administrador; y</p>	<p>III. Cada persona podrá aprovechar sus concesiones, ya sea como titular, beneficiario, arrendatario o administrador;</p>	<p><i>Se elimina la conjunción "y" al final del párrafo, y se sustituye por el signo de puntuación adecuado, tomando en consideración que esta fracción ya no será la penúltima del listado.</i></p>
<p>IV. Los prestadores de este servicio público de transporte podrán asociarse o celebrar convenios de coordinación para brindar un mejor servicio y reducir los costos de operación en las formas autorizadas por la ley, para cuyo efecto procederá la transferencia respectiva, previa anuencia de la Secretaría.</p>	<p>IV. Los prestadores de este servicio público de transporte podrán asociarse o celebrar convenios de coordinación para brindar un mejor servicio y reducir los costos de operación en las formas autorizadas por la ley, para cuyo efecto procederá la transferencia respectiva, previa anuencia de la Secretaría, y</p>	<p><i>Se agrega la conjunción "y" al final del párrafo, con la puntuación adecuada, considerando que esta fracción pasará a ser la penúltima del listado.</i></p>
<p>[Se adiciona la fracción VIII]</p>	<p>VIII. Los concesionarios y subrogatarios prestarán el servicio sobre las bases del respeto de los derechos de los sujetos activos de la movilidad, y de conformidad con los estándares de calidad en el servicio que estipulen las normas técnicas emitidas por las autoridades.</p>	<p><i>Se adiciona una fracción para establecer, como obligación de todo concesionario o subrogatario del transporte público, de prestar el servicio conforme a las normas de calidad en el servicio definidas en el artículo 5º de esta Ley.</i></p>

En virtud de los fundamentos, motivos y antecedentes expuestos con anterioridad, y con las formalidades previstas en el artículo 28 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, así como en la fracción IV del artículo 439, numeral 1, del Código Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco, respetuosamente exponemos a continuación la propuesta de articulado y el señalamiento específico de los ordenamientos cuya modificación se propone, bajo la forma de la siguiente:

INICIATIVA DE LEY

ARTÍCULO PRIMERO: Se deroga la fracción IV del artículo 63 del Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Jalisco, para quedar como sigue:

Artículo 63. [...]

I. a III. [...]

IV. Derogado.

V. y VI. [...]

En estos casos [...]

Cuando se cometa [...]

ARTÍCULO SEGUNDO: Se reforman los artículos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 10, 10, 11, 12, 14, 22, 84, 101 y 121 de la Ley de Movilidad y Transporte de Jalisco, para quedar como sigue:

Artículo 1º. La presente ley [...]

I. Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los **pasajeros**, conductores y prestadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades, así como las empresas de redes de transporte;

Artículo 2º. Para los efectos [...]

I. Son principios rectores [...]

a) La **accesibilidad**, como el derecho de las personas a **hacer uso de la vía pública y a desplazarse a través de ella** sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;

b) y c) [...]

d) La **perspectiva de género**, a partir de políticas públicas, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, **de los sujetos activos de la movilidad**;

e) La **participación ciudadana**, que permita involucrar a los habitantes en el diseño, distribución y **uso de las vías públicas**, de tal manera que puedan convivir armónicamente los distintos **sujetos activos de la movilidad**, y

f) La asequibilidad, entendida como el derecho de toda persona, garantizado y en su caso asistido por el Estado a través del servicio de transporte público, a valerse de la movilidad para advenir de la manera más autónoma posible a los sitios a donde requiera trasladarse para la satisfacción de sus necesidades.

II. a V. [...]

Artículo 3º. Las disposiciones de la presente ley [...]

I. Las acciones tendientes a garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen **con perspectiva de género**, en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, **la asequibilidad**, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;

II. Que los servicios de transporte público se **orienten hacia la mejora constante de la calidad en el servicio**, se **armonicen conforme a los principios rectores de la movilidad**, y se presten **con perspectiva de género**, bajo los **criterios de sustentabilidad, obligatoriedad, seguridad, universalidad, accesibilidad, asequibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia y eficiencia**;

III. a VII. [...]

Artículo 4º. El sistema integrado de transporte público, por su cobertura, se clasifica en:

I. a IV. [...]

a) a c) [...]

Artículo 5º. Las acciones relativas a la movilidad y el transporte [...]

I. Acera o Banqueta: **espacio habilitado a lo largo de una vía pública**, generalmente más elevado que el resto de ésta y habitualmente ubicado a sus costados, que se reserva de manera exclusiva para el uso de peatones, de los ciclistas cuando así esté expresamente indicado, y de los pasajeros del transporte público colectivo durante los momentos de espera, ascenso o descenso de las unidades, siempre que las paradas no estén confinadas en un espacio distinto

II. y III. [...]

V. Calidad del servicio: **conjunto de características que determinan la eficacia del transporte público, examinadas por medio del sistema de indicadores cuantitativos y cualitativos que estipula la norma técnica correspondiente, cuyo objetivo es valorar, con perspectiva de género, el grado de satisfacción de las necesidades y expectativas de los pasajeros, en función de la disponibilidad, puntualidad, confiabilidad, orden, asequibilidad en la prestación del servicio; el tiempo invertido para trasladarse al lugar de destino; la idoneidad y adaptabilidad de la ruta; las cualidades de la transportación; la seguridad; la frecuencia de paso; la accesibilidad, limpieza y confort de la unidad; la interacción con el entorno, y la cualificación y atención del conductor,**

V. a XV. [...]

XVI. Parada: Espacio físico e infraestructura habilitada para que los usuarios del servicio del transporte público realicen la espera, ascenso y descenso de los vehículos afectos a este servicio

[Se recorre la numeración de las fracciones XVI a XIX para quedar comprendidas de la XVII a la XX, en tanto que su texto permanece inalterado]

XXI. Sistema integrado de transporte público: Conjunto de elementos de infraestructura urbana, operación, procesos administrativos, modelos tarifarios, equipos y vehículos afectos a la prestación del servicio transporte público, motorizado o no motorizado, incluidos los que se habiliten para la integración de este servicio con otras modalidades de transporte u opciones de movilidad; y

[La fracción XXI recorre su numeración, para aparecer como XXII, mientras su texto permanece inalterado]

Artículo 6º. El ordenamiento y regulación de la movilidad y transporte [...]

En el aprovechamiento de las vías públicas el **servicio público de transporte tendrá preeminencia sobre el transporte privado, en cualquiera de sus modalidades. En el diseño y regulación del uso de la vía pública, y en la distribución de sus espacios, la habilitación de infraestructura y la dotación de equipamiento, las autoridades y los sujetos activos de la movilidad reconocerán, promoverán y protegerán los derechos y atenderán las necesidades de los distintos tipos usuarios, conforme al siguiente orden de preferencias: personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores, escolares, peatones, pasajeros en espera del transporte público, ciclistas, unidades de transporte público colectivo, unidades de transporte público, vehículos motorizados, transporte de carga y maquinaria agrícola.**

Los medios [...]

I. a III. [...]

IV. La promoción del uso del transporte público y de la movilidad no motorizada como alternativas del automóvil;

V. [...]

VI. El mejoramiento de las vías públicas, las paradas del transporte público y los medios de transporte;

VII. y VIII. [...]

Artículo 7º. Todas las personas que usen las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda el señalamiento vial, así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.

Artículo 8º. Para los efectos de esta ley [...]

I. Los sujetos activos de la movilidad que utilicen la vía pública sin la mediación de un vehículo se reputarán como peatones, y gozarán de las facilidades y medidas de protección necesarias

para servirse de la vía pública y a gozar, dentro de ésta, de espacios exclusivos o preferentes, en relación con otros usos posibles;

II. [...]

III. Los ciudadanos tienen derecho a denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad u **obstáculo** en la prestación del servicio de transporte público o cualquier tema inherente a la movilidad en el Estado, mediante los procedimientos que la propia Secretaría determine, debiendo informar al quejoso sobre las acciones tomadas, resultados obtenidos y resolución de la Secretaría.

Tratándose del servicio que gestionan las empresas de redes de transporte [...]

Para este efecto [...]

En dichas unidades [...]

IV. Los usuarios del transporte público colectivo [...]

a) Recibir un servicio de transporte público de calidad, que satisfaga sus necesidades;

b) Recibir el servicio en condiciones de seguridad e higiene;

c) a e) [...]

f) Al respeto a las tarifas autorizadas y a los descuentos, exenciones y subvenciones que se establezcan en la legislación fiscal o en los ordenamientos en materia de asistencia o desarrollo social;

g) Recibir un comprobante oficial por los pagos que realice;

h) a j) [...]

k) Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino;

l) A ser indemnizado por los daños que le sean causados con motivo de la prestación irregular del servicio;

m) [...]

V. Los conductores de las unidades del sistema de transporte público colectivo tendrán los siguientes derechos:

[...]

b) Recibir un trato digno y respetuoso de sus patrones o jefes, de las autoridades, de los usuarios del servicio y, en general, de los sujetos activos de la movilidad;

c) y d) [...]

VI. Los usuarios del transporte público [...]

a) Respetar y mantener libres de obstáculos los asientos preferentes y los espacios exclusivos establecidos para las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores, tanto en el interior de las unidades como en las paradas;

b) a d) [...]

e) En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevar animales, con excepción de los perros guía, ni objetos que puedan atentar contra la integridad física de los usuarios. El equipaje deberá transportarse en los sitios designados para tal efecto.

VII. Los conductores del sistema de transporte público colectivo estarán obligados a:

a) a g) [...]

VIII. [...]

En consecuencia, la administración [...]

a) a d) [...]

IX. El Ejecutivo del Estado, mediante los estudios técnicos, determinará en la norma técnica correspondiente, la incorporación al servicio público de transporte de **mobiliario urbano, dispositivos tecnológicos y vehículos** que cuenten con aditamentos especiales, tales como rampas y elevadores o mecanismos especiales que permitan la entrada y salida a personas en sillas de ruedas, muletas y prótesis, así como el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios para personas con discapacidad, **mujeres embarazadas y adultos mayores en las paradas y unidades** que se destinen a la prestación de este servicio público; y

X. Las obligaciones que tienen los conductores de vehículos automotores con relación a las personas con discapacidad, escolares, adultos mayores o mujeres embarazadas que, así como las sanciones que se impondrán por su inobservancia, se especificarán en las disposiciones reglamentarias de esta ley.

Los choferes de taxi [...]

Artículo 10. Los peatones deberán realizar sus desplazamientos a través de las banquetas, cruceros y zonas peatonales, conforme a las prescripciones establecidas en los ordenamientos municipales o las normas reglamentarias que deriven de esta Ley, y no tendrán permitido transitar por las superficies de rodamiento de las vías públicas destinadas a la circulación vehicular, ni atravesar éstas por lugares distintos a los cruceros y zonas peatonales que se dispongan para tal efecto.

Los peatones [...]

I. a IV. [...]

Artículo 11. Las aceras funcionarán para el uso exclusivo de los peatones, y serán diseñadas y habilitadas con las especificaciones técnicas necesarias para garantizar la accesibilidad, la seguridad y la equidad de género de sus usuarios.

Sin afectar la funcionalidad de las banquetas y cuando así lo justifique el interés público, las autoridades podrán autorizar o instruir que sobre éstas se lleve a cabo la instalación de mobiliario, la dotación de equipamiento, la colocación de elementos de orientación u ornato, la habilitación de paradas o la creación de infraestructura para la circulación o el aparcamiento de vehículos de tracción humana.

Artículo 12. Los peatones, al igual que los pasajeros del transporte público durante los momentos de espera, ascenso o descenso de las unidades, tendrán preferencia frente a los vehículos al utilizar zonas peatonales, cruceros y paradas, y gozarán de las facilidades y medidas de protección necesarias, formuladas con perspectiva de género, para servirse de estos espacios de manera accesible, cómoda, segura.

Entre los peatones y pasajeros del transporte público, las personas con discapacidad, los adultos mayores, los escolares y las mujeres embarazadas tendrán prioridad de paso y prelación de uso. Estos mismos derechos de preferencia se aplicarán en relación con el diseño, equipamiento y uso de las aceras y paradas.

Las autoridades proveerán lo necesario para que la infraestructura peatonal, y los espacios e implementos tecnológicos habilitados para la espera, abordaje y descenso de las unidades del transporte público, faciliten la accesibilidad de las personas con necesidades especiales de atención o asistencia.

Los vehículos de propulsión humana tendrán preferencia sobre el resto de los vehículos para el uso de la vía pública.

Con perspectiva de género, las autoridades adoptarán las medidas necesarias para que la movilidad no motorizada se realice de manera segura y cómoda, disponiendo en lo posible de espacios exclusivos o preferenciales debidamente equipados para ese fin. El Programa Integral de Movilidad y Transporte, y los programas sectoriales, especiales y operativos vinculados a él, tendrán entre sus objetivos el de constituir y ampliar progresivamente una red de interconexiones entre los espacios de la vía pública dedicados a la movilidad no motorizada, denominados ciclo vías, de modo que los ciclistas puedan trasladarse con un amplio grado de autonomía a través de los centros de población, o entre éstos.

Los ciclistas [...]

I. a III. [...]

El Ejecutivo [...]

El servicio de transporte público, en cualquiera de sus modalidades, tendrá preferencia inexcusable sobre el transporte privado. Las características de la vía pública y las normas que rijan su uso deberán reflejar este orden de precedencia y, en caso necesario, se adoptarán las medidas que dicte el interés general para impedir que la coexistencia o la convivencia simultánea de dos o más modalidades de desplazamiento provoque condiciones de riesgo, inseguridad o conflicto entre sus distintos usuarios.

El uso de la vía pública no podrá restringirse para ninguno de los sujetos activos de la movilidad, salvo en los casos en los que exista un ordenamiento expreso de la autoridad competente, debidamente motivado como medida de seguridad, ya sea de carácter transitorio o permanente.

En las decisiones sobre el diseño y distribución de los distintos elementos que conforman la vía pública se atenderá al orden de prioridades establecido en esta Ley, de modo que se antepongan aquellas soluciones que privilegien la accesibilidad y faciliten la movilidad para los sujetos activos que acusen mayor vulnerabilidad.

El Programa Integral de Movilidad y Transporte, y los programas sectoriales, especiales y operativos vinculados a él, impulsarán el fortalecimiento del sistema integral de transporte público y promoverán la intermodalidad entre los diversos sistemas de transporte y las diferentes opciones de desplazamiento.

Artículo 14. [...]

I. a III. [...]

V. Implementar planes y programas que establezcan medidas y acciones con perspectiva de género, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de los sujetos activos de la movilidad.

Artículo 22. [...]

I. a X. [...]

XI. Determinar la localización del mobiliario y equipamiento para el transporte público;

XII. a XIX. [...]

XX. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso racional de la vía pública y de su equipamiento, teniendo como prioridad a los peatones, a los pasajeros del servicio de transporte público y a los usuarios de la movilidad no motorizada; y

XXI. [...]

Artículo 84. Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado, conforme a los principios rectores de la movilidad y a los criterios de la calidad en el servicio, garantizar, planear, establecer, regular, supervisar, programar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar la prestación del servicio público de transporte, en las vías públicas de comunicación local ya sean urbanas, suburbanas, rurales o carreteras de jurisdicción estatal.

Promover, impulsar y fomentar [...]

Tratándose de concesiones [...]

Artículo 101. Los titulares de concesiones [...]

I. y II. [...]

III. Proteger, orientar y respetar los derechos de los conductores y pasajeros;

IV. [...]

V. Responder por los daños ocasionados a terceros con motivo de la prestación del servicio, y contar con las pólizas de seguros que sean necesarias para cubrir el daño a las cosas, la atención médica y hospitalaria a las personas, con los montos y condiciones que señalen esta ley y su reglamento;

VI. a XV. [...]

Artículo 121. Las concesiones [...]

I. a VII. [...]

VIII. Los concesionarios y subrogatarios prestarán el servicio sobre las bases del respeto de los derechos de los sujetos activos de la movilidad, y de conformidad con los estándares de calidad en el servicio que estipulen las normas técnicas emitidas por las autoridades.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO: El presente Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".

SEGUNDO: El Ejecutivo del Estado, en el término de noventa días naturales, efectuará las modificaciones a las disposiciones reglamentarias y las normas técnicas que resulten necesarias para el debido cumplimiento del presente decreto.

TERCERO. Los Ayuntamientos del Estado, de acuerdo con sus procedimientos, emitirán las disposiciones reglamentarias necesarias para el debido cumplimiento del presente decreto.

Habiendo con esto cubierto los requisitos de forma exigidos por la Ley, de manera respetuosa

SOLICITAMOS

PRIMERO: Se nos tenga por formalmente presentada la presente manifestación del interés de presentar la iniciativa popular cuyo contenido obra en el presente documento.

SEGUNDO: Se nos proporcionen, en cantidad suficiente, las formas oficiales que de acuerdo con el artículo 439, numeral 1, del Código Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco, debe elaborar y distribuir en forma gratuita el Instituto Electoral para formular nuestra propuesta.

ATENTAMENTE

Versión Pública; Eliminada información dentro de 1 renglón. Fundamento legal: artículos 21.1, fracción I, y 26.1, fracción IV de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios; Puntos trigésimo octavo, fracción I y II, cuadragésimo octavo, quincuagésimo de los lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas



ARNOLDO LICEA GONZALEZ
REPRESENTANTE COMÚN
Acepto la representación.