

Recibi el presente escrito en 07 (siete) fojas en original y como anexo lo siguiente:

- Estudio de Ingresos y Costos en 02 (dos) fojas en copias simples.
- Publicación del diario oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 08 de Febrero de 2008 en 06 (seis) fojas en copias simples.
- 09 (nueve) cajas con formatos de solicitudes firmadas por ciudadanos de

SOLICITUD DE PROCEDIMIENTO DE REFERENDUM apoyo al referendun.
DEROGATORIO DE DECRETO EXPEDIDO POR
EL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO.

Número de registro: 0203 '08 MAR 17 P1:32
Fecha de Inscripción: _____

(Firma)
ERICA

INSTITUTO ELECTORAL DEL ESTADO DE JALISCO
P R E S E N T E

Cesar Antonio Barba Delgadillo, mexicano, abogado, mayor de edad, con credencial para votar con fotografía número [REDACTED] señalando como domicilio legal para recibir toda clase de notificaciones el ubicado en [REDACTED] esquina con [REDACTED] colonia [REDACTED] respetuosamente comparezco y:

EXPONGO:

Que en mi carácter de representante común de los ciudadanos cuyos datos de identificación aparecen en los anexos que forman parte del presente escrito, en ejercicio de la garantía que en nuestro beneficio prevé el artículo 8º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 47º de la Constitución Política del Estado de Jalisco, y 5º de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Jalisco, comparecemos a solicitar que se someta a referéndum derogatorio total el decreto expedido por el titular del Poder Ejecutivo, mismo que más adelante se indicará.

Y a efecto de cumplir con los requisitos previstos por el artículo 14 de la Ley de Participación Ciudadana, BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD a continuación se hace el siguiente señalamiento:

I.- Autoridad de la que emana la materia de referéndum: Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, Emilio González Márquez.

II.- Decreto que se solicita sea sometido a referéndum, indicando si es total o parcial:

El denominado "Acuerdo del C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco" de fecha 12 de febrero de 2008 y por medio del cual autoriza el aumento en las tarifas para el servicio público de transporte colectivo, publicado en el Periódico Oficial de El Estado de Jalisco, número 31, sección II, el sábado 16 de febrero de 2008.

Vaya por delante desde este momento que si bien es cierto la disposición se autodenomina Acuerdo, atendiendo a su contenido se trata de un Decreto.

Y es que para controlar los actos, acuerdos o disposiciones que dicte la Administración pública, bien sean por la vía jurisdiccional o mediante los procedimientos de participación ciudadana, **debemos atender a su verdadero contenido** para calificar en forma previa su naturaleza y determinar así el cauce legal que proceda.

Cualquier criterio de interpretación literal que se utilice para realizar esta calificación, sería abandonar a los destinatarios de actos, acuerdos o disposiciones a un estado de indefensión al dejar en manos del propio emisor la posibilidad de que con tal o cual denominación se escape de los controles previstos por el legislador.

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

En el caso que nos ocupa si bien una denominación del propio emisor de la norma lo tiene por Acuerdo, desde una calificación ajustada a Derecho llevaría a la conclusión de que estamos ante un acto dirigido a una pluralidad indeterminada de sujetos con efectos idénticos a los que se deducirían de la aprobación de un reglamento o decreto.

Al elevar la tarifa del transporte público mediante tal acto, éste reúne las características de generalidad y obligatoriedad, no se limita al ámbito interno de la Administración pública como si se tratara de un acuerdo, pues afecta directamente tanto a los prestadores del servicio como a la **generalidad de los ciudadanos como potenciales usuarios del transporte público.**

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley de Participación Ciudadana, expresamos que el carácter del referéndum revocatorio que solicitamos es total.

III. Exposición de motivos precisa y detallada, por los cuales se considera necesario derogar el Decreto mencionado en el punto que antecede:

Lo primero que hay que decir es que estamos ante un auténtico decreto trascendental para el orden público dado su altísimo grado de afectación a la población del Estado de Jalisco y aquellas personas que transitan por él.

En efecto, estamos ante la fijación de las tarifas del transporte público y todos los ciudadanos del Estado y transeúntes somos potenciales usuarios del mismo.

Podríamos traer a colación los datos del Colectivo Ecologista de Jalisco que aparecen en el documento **Acciones para promover la movilidad sustentable en la Zona Metropolitana de Guadalajara** (en www.cej.org.mx; Pp. 19) y conforme al cual alrededor del 70% de la población de la Zona Metropolitana de Guadalajara se moviliza en transporte público.

Es evidente por tanto el interés social del contenido del decreto.

El tema del transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara ha sido uno de los más polémicos de los últimos años, pues son recurrentes y evidentes las disputas, los cierres de calles, las solicitudes de aumento en la tarifa, muertes, caos viales, contaminación atmosférica, mal servicio, accidentes provocados por las unidades del transporte público, además de las largas discusiones y justificaciones de autoridades y transportistas para dar solución a estos problemas.

Desde su nacimiento, la Federación de Estudiantes Universitarios ha hecho suya la lucha por tener un servicio de calidad a un precio justo y ha propuesto medidas que, consideramos, pueden contribuir en mucho para resolver este problema. Entendemos que se trata de un problema múltiple, que afecta a diferentes esferas, desde lo económico hasta lo ecológico.

En principio, el aumento en las tarifas responde a una visión de los empresarios del transporte, que ven en el transporte público un negocio más que un servicio, pero que lo asumen sin la posición que corresponde a cualquier negocio: para que un negocio produzca ganancia debe haber una inversión. Lo cierto es que en el transporte no se invierte, sólo se habla del aumento en la tarifa para mejorar los ingresos de los transportistas, a cambio de la promesa de mejorar el servicio. Mientras prevalezca esa lógica, será imposible encontrar una solución a los problemas que acarrearán las unidades del transporte público a la ciudad y a la ciudadanía; pues desde esa visión, el servicio, las rutas, los tiempos y el costo del boleto, se siguen determinando a partir de las utilidades que puedan generarse y no de la calidad de un servicio que el gobierno está obligado a ofrecer.

Existen cuestionamiento innegables que parecen no importar cuando hablamos de un aumento en las tarifas, en ese momento parecen no existir los compromisos incumplidos en cada aumento, el evidente desorden vial provocado por los camioneros, la contaminación que se provoca por la mala calidad de las unidades, la disposición de las rutas que benefician más a los transportistas que a los usuarios, las formas de pago que contribuyen al mal servicio pero que ofrece mayores ganancias a los dueños de los camiones.

La estrechez de la discusión hace parecer que el único tema sobre la mesa es el costo del pasaje, la ganancia de los prestadores del servicio, pues sólo cuando a los transportistas se les ocurre exigir un aumento, se involucran en el asunto y reviven la discusión, llegando siempre a la misma conclusión: se necesita el aumento en la tarifa, dejando siempre de lado los problemas que sufre el transporte público y también los que ocasiona.

Pensamos que el problema se podrá solucionar sólo con voluntad política y abordándolo de manera integral.

Ante este panorama, la Federación de Estudiantes Universitarios de la Universidad de Guadalajara y cada uno de los ciudadanos que ha firmado los documentos que se anexan al presente documento **se oponen rotundamente al aumento sin razón de las tarifas del pasaje del transporte público que provoca el "Acuerdo" del titular del Poder Ejecutivo para lo cual solicitamos se someta a referéndum**, ya que, como se expone a continuación, no existe argumento alguno que justifique tal medida.

a) Consideraciones económicas

El aspecto económico es uno de los más importantes cuando se habla de transporte público, pues éste representa un servicio de primera necesidad para la población.

El artículo 141 de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco prevé que para la modificación de las tarifas se debe procurar que el prestador obtenga una utilidad **razonable**.

En este sentido resulta significativo el estudio realizado por el Maestro Salvador Carrillo Regalado, Investigador de la Universidad de Guadalajara (se acompaña como anexo número 1) que demuestra que el gasto de las unidades por persona es de 2.74 pesos.

Con la tarifa actual cada unidad de transporte público tiene una utilidad de \$650.00 por día y al mes se convertiría en una ganancia neta de 19,500.00 pesos.

Por lo que la razonabilidad de la ganancia hoy en día no hace necesaria una revisión de las tarifas.

Por el contrario, el Decreto del Ejecutivo parece olvidarse del análisis de la tarifa con relación al ingreso de los trabajadores.

Mientras que el salario mínimo ha tenido un incremento de 359% desde 1994 hasta 2008, **las tarifas de transporte público durante ese mismo periodo han aumentado 642%, es decir, casi el doble en relación al salario mínimo de la ZMG**. Con el aumento de la tarifa del transporte público a \$5.00 pesos, estamos hablando de un incremento del 714%.

Según datos oficiales que refleja el citado estudio, el gasto promedio en transporte de una persona es de \$16.20; pero si a esto le aumentamos que un trabajador mantiene en promedio a otros dos usuarios más del transporte, tenemos que **se necesitan \$48.60 diarios y \$1,480.00, un salario mínimo al mes**, para satisfacer únicamente sus necesidades de movilidad.

Pero principalmente creemos que no existe argumento económico o financiero para que se dé un nuevo aumento y sí por el contrario una afectación en el patrimonio de los ciudadanos, quienes no obstante la inexistencia de un servicio público de calidad, tendrán que costear el aumento de las tarifas en caso de mantenerse el "Acuerdo" del C. Gobernador.

b) El servicio. Una deuda con la sociedad

Estamos ante un contrato entre el poder público y los concesionarios o subrogatarios. Este contrato consiste en la prestación de un buen servicio a cambio de una tarifa. La tarifa debe corresponderse con el coste de prestar este buen servicio. El servicio, a pesar de estar financiando suficientemente con la tarifa vigente actualmente, es muy malo. El Estado en vez de obligar a los prestadores a que mejoren el servicio e inviertan lo que corresponde de acuerdo a la tarifa, permite que se preste un servicio de mala calidad, invirtiendo mucho menos que lo que sus ganancias permiten y no obstante ello, se autoriza un aumento en la tarifa. Dicho en otras palabras:

1. La tarifa actual es suficiente para que se hagan las inversiones necesarias para que haya un buen servicio.
2. Esas inversiones no se han hecho, con lo cual en los últimos años los prestadores del servicio público han tenido unas ganancias muy superiores al equilibrio del contrato, por lo que podemos hablar de un gran enriquecimiento injusto.
3. A pesar de ello el Ejecutivo en lugar de forzar a que se realicen dichas inversiones autoriza un aumento innecesario a la tarifa generando un mayor desequilibrio en el contrato.

Pruebas de que no se han hecho las inversiones son las muertes ocasionadas por el transporte público (más de 500 entre 1998 y 2003). Esta terrible consecuencia es derivada de una mala planeación de las rutas, las malas condiciones de las unidades (falta de mantenimiento, limpieza, medidas de seguridad) y las pésimas condiciones de trabajo para los choferes.

Estos son algunos de los ejemplos que evidencian la falta de interés de los prestadores del servicio del transporte público por ofrecer un buen servicio y lo absurdo que resulta su pretensión de lograr un aumento en las tarifas.

Como sabemos, estas irregularidades del servicio de transporte público no son problemas de ahora; son vicios que tienen años sin ser resueltos. Basta con mencionar que para permitir el aumento al pasaje en 2001, los prestadores del servicio se comprometieron a cumplir con 17 puntos de acuerdo, en el reconocimiento que no ofrecen un servicio de calidad:

- Buena presentación de los operadores
- Buen trato de los chóferes al pasaje
- Unidades con presentación impecable
- Espejos frontales para eliminar el punto ciego y evitar atropellamientos
- Sanitarios en las terminales para los chóferes
- Exámenes antidoping cada cuatro meses a los chóferes
- Ajustar jornada de trabajo para que los chóferes estén en mejores condiciones físicas y psicológicas
- Cambiar el sistema de pago, por sueldo fijo y atractivo, para que los chóferes no corran tratando de ganar pasaje
- Asientos preferenciales para ancianos, discapacitados y mujeres embarazadas;
- Capacitación permanente a operadores.
- Uso del regulador de velocidad

- Información sobre la ruta a la vista de los usuarios
- Respeto a la tarifa de estudiantes, discapacitados y ancianos
- Respeto a la tarifa de menores de edad
- Depósitos para guardar las unidades
- Cumplir con los horarios del servicio
- Sistema de bloqueo de puertas para que no transiten con ellas abiertas

A pesar de que para 2005 la mayoría de estos puntos no habían sido cumplidos, en ese año se autorizó un nuevo aumento en la tarifa, agregando tres nuevos compromisos:

- Aumentar el número de unidades en un 10%
- Unidades equipadas para brindar el servicio a personas con capacidades diferentes
- Implementar un sistema de prepago

Ahora, en 2008, ni los 17 puntos acordados en el 2001 ni los tres establecidos en el 2005 han sido cumplidos a cabalidad y aún así las autoridades están considerando un nuevo aumento. Las violaciones constantes a las leyes de tránsito, el deficiente servicio que prestan los transportistas, el mal trato que recibimos los usuarios y los riesgos a que nos vemos expuestos por el mal servicio y las unidades defectuosas, son causa suficiente para no permitir el aumento al transporte.

Desde la posición de los ciudadanos quienes promovemos este referéndum, la discusión sobre el aumento o disminución de la tarifa del transporte público debe centrarse en una visión que considere los problemas que acarrea este servicio y la manera en que deben solucionarse de fondo.

Creemos que la tarifa a determinarse, si bien debe suponer una utilidad para el prestador, también debe suponer la verdadera prestación del servicio a los ciudadanos, lo que no se está produciendo.

Dicho en otras palabras, la solicitud de este referéndum la realizamos alentados por el propio espíritu que anima la Ley de Participación Ciudadana y que es la aspiración a un estado moderno que contribuya a la prosperidad del Estado Jalisco.

No es posible que una de las principales entidades del país tenga un sistema de transporte público de mala calidad y con una tarifa que no corresponda a lo efectivamente prestado. Los firmantes de esta solicitud creemos que el "Acuerdo" del Gobernador de 12 de febrero de 2008 propicia que se mantenga en este estado las cosas por lo que solicitamos de esta autoridad electoral que una vez admitida la solicitud y habiendo determinado la procedencia del mismo, implemente el procedimiento que permita a los ciudadanos expresar su opinión para efectos de la posible derogación del mismo. Recordemos que conforme a la exposición de motivos de la Ley de Participación Ciudadana:

El sentido esencial del estado, consiste en el hecho de que la sociedad, es decir, el pueblo, es soberano al decidir su propia suerte. Este sentido no se hace realidad si, en lugar del ejercicio del poder con la participación del pueblo, el poder es impuesto por parte de un determinado individuo, grupo o partido, a todos los demás miembros de la sociedad.

En resumen, a la luz de las consideraciones expuestas, pensamos que no puede calificarse de frívola una solicitud de referéndum sobre una decisión del titular del Poder Ejecutivo que:

1. **Afecta a todos los usuarios del transporte público y en general a todos los ciudadanos y transeúntes del Estado de Jalisco. Todos somos potenciales usuarios del mismo.**
2. **A todas luces implica un aumento de ganancia sin contraprestación, ocasionando el enriquecimiento de unos pocos sin motivo y causa alguna.**

IV.- Requisitos constitucionales:

Como consta en el anexo del presente documento, los solicitantes superamos el requisito cuantitativo de suscribir el presente documento más del 2.5 por ciento de los jaliscienses inscritos en el Registro Nacional de Ciudadanos (traducido en el 2.5% de electores en la entidad por la Ley de Participación Ciudadana).

En cuanto al requisito cualitativo de la solicitud presentada es evidente que el decreto cuyo referéndum derogatorio total se solicita, es trascendental para el orden público y el interés social, tal como fue expresado en la exposición de motivos.

En cuanto al requisito material y a la excepción constitucional, la fijación de la tarifa del transporte público autorizada por el titular del Poder Ejecutivo, no es una contribución ni tiene carácter contributivo.

Lo anterior no es una simple afirmación sino que es meramente comprobable de la lectura de los artículos que establecen la obligación de contribuir al gasto público (contribuciones) como aquellos que prevén el cobro por la utilización del transporte público (tarifa).

El artículo 5 de la Constitución de Jalisco, en consonancia con el artículo 31, fracción IV de la Constitución federal, establece la obligación para las personas de **contribuir para los gastos públicos** de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.

De aquí saltan a la vista dos primeras cualidades de los tributos o contribuciones: existe una reserva de ley y su destino es el gasto público.

Es evidente que esta primera cualidad del tributo, no se encuentra en las tarifas del transporte público, toda vez que no se fijan en virtud de una norma con rango legal aprobada por los representantes populares.

En cuanto al destino de estas tarifas, no es el gasto público, sino el coste del servicio más un margen razonable de utilidad para el prestador del servicio.

Ya de estas dos primeras consideraciones se colige claramente que no estamos ante la excepción prevista por la Constitución al no tener las tarifas del transporte público una naturaleza tributaria o contributiva.

Pero vamos más allá. Las tarifas establecidas en el decreto del Gobernador son producto de una potestad tarifaria conexas a la idea de gestión de un servicio público y no de una potestad tributaria cuyo ejercicio le corresponde al legislador y su destino reiteramos es la cobertura del gasto público.

De lo antes expuesto podemos concluir, que no nos encontramos ante un decreto de carácter contributivo, sino ante un decreto por medio del cual el Ejecutivo hace uso de una potestad tarifaria condicionada por la potestad administrativa de fijación de una tarifa en orden a los condicionantes que se regulan en la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco.

V. Suspensión.

Entendemos que el artículo 47 de nuestra Constitución Local prevé que, solicitado en tiempo y forma el referéndum derogatorio, la suspensión del Decreto o Reglamento es automática e inmediata. Para que esa suspensión que se produce por el solo hecho de la presentación sea efectiva, el Consejo Electoral, una vez recibida la solicitud de referéndum revocatorio, deberá comunicarla inmediatamente al titular del Ejecutivo para que éste, cumpliendo con dicha suspensión, ordene la aplicación de las tarifas anteriormente vigentes.

Por las fechas en que nos encontramos, dado el interés general que defendemos de que se haga efectiva la suspensión y, en consecuencia, se apliquen las tarifas antiguas, y toda vez que es indistinto el cauce por el que conozca el titular del Ejecutivo, procederemos nosotros en el día de hoy a poner en su conocimiento de un modo fehaciente la presentación de esta solicitud de referéndum.

Todo ello, sin perjuicio de que el titular del Ejecutivo, al recibir la comunicación de que se ha solicitado en tiempo y forma el referéndum derogatorio, pueda determinar motivadamente que es un caso de urgencia de los exceptuados por el art. 47 CEPJ.

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 artículo 47 de la Constitución Política del Estado de Jalisco y 5 de la Ley de Participación Ciudadana, así como que se cumplen los requisitos formales establecidos en el artículo 14 del cuerpo de leyes citado en último término, respetuosamente:

P E D I M O S :

PRIMERO.- Se nos tenga en tiempo y forma, solicitando se someta a referéndum derogatorio total el Decreto indicado en el punto II del presente escrito, por considerar que es trascendental para la vida pública y el interés social del Estado.

SEGUNDO.- En cumplimiento del artículo 47 de la Constitución de nuestro Estado, se declare que dicho Decreto queda automáticamente en suspenso aplicándose las tarifas anteriores a su publicación.

TERCERO.- Se determine sobre la procedencia del solicitado referéndum derogatorio toda vez que según los argumentos expuestos y los anexos que se acompañan, se cumplen los requisitos legales y constitucionales, otorgándosele el trámite que corresponda conforme a derecho.

A T E N T A M E N T E.

Guadalajara, Jalisco. Lunes 17 de marzo de 2008

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

Cesar Antonio Barba Delgadillo

Version Pública

Anexo 1

**ESTUDIO DE INGRESOS Y COSTOS DEL SISTEMA DE AUTOTRANSPORTE
PUBLICO DE PASAJEROS EN LA ZMG, 2007¹**

Datos preliminares de estudio de campo, 2007 (INESER)

- 4,000,000 viajes persona día (VPD) en autobús
- 4 500 unidades incluyendo autobuses en operación
- 900 viajes persona día por unidad
- En tren ligero 170,000 viajes por día
- Viajes en automóvil : ha pasado de 1/3 a un 1/2 del total de viajes de la ZMG, de 1995 a 2007
- 1500,000 de autos 4 viajes por día promedio
- 300 rutas en total (incluye ramales,) cubren 10,000 kms lineales

INGRESOS GLOBALES POR DÍA (se considera 15% de viajes a costo de \$2.25)	(3 400,000 Viajes Persona Día)*(tarifa 4.5) = \$15,300,000.00 (600,000 Viajes Persona Día) *(2.25)=\$1, 350,000.00 TOTAL SISTEMA DE AUTOTRANSPORTE \$16,650,000.00 INGRESOS POR UNIDAD/DIA \$ 3,700.00
COSTOS 2004 (INCLUYE COSTOS DE FINANCIAMIENTO Y DE OPORTUNIDAD, SEGÚN TASA INFLACIONARIA)	COSTO UNITARIO PROMEDIO POR PASAJERO EN 2004, SEGÚN EL ESTUDIO SOCIOECONOMICO DE ALIANZA DE CAMIONEROS: \$2.74 COSTO TOTAL POR UNIDAD/DIA: \$2.74 * (900 pasajeros/unidad) = \$2,466.00
COSTO 2007	COSTO TOTAL ACTUAL POR UNIDAD/DIA: \$2,905.00
	CRECIMIENTO PREVISTO DE COSTOS A DIC 2008: 5%
COSTO 2008	COSTO TOTAL POR UNIDAD DÍA PREVISTO A DIC DE 2008: \$ 3,050.00
UTILIDAD BRUTA A TARIFA ACTUAL DE \$4.50 (Antes de impuesto sobre la renta y a costos de 2008)	UTILIDAD POR UNIDAD/DÍA \$650.00

Según el estudio mostrado en la parte superior, se demuestra que existe una utilidad por día de \$650.00 pesos por unidad de transporte, en total, una ganancia mensual de \$19,500.00 pesos.

¹ Estudio realizado por el Mtro. Salvador Carrillo Regalado, Investigador del INESER, Universidad de Guadalajara.

Costo en la población

Indicadores económicos de coyuntura
Indicadores estratégicos trimestrales de ocupación y empleo (ENOE)
POBLACIÓN OCUPADA POR NIVEL DE INGRESOS, TERCER TRIMESTRE DE 2007

Periodo	Total (%)	Hasta un salario mínimo	Más de 1 hasta 2 salarios mínimos	Más de 2 hasta 3 salarios mínimos	Más de 3 hasta 5 salarios mínimos	Más de 5 salarios mínimos	No recibe ingresos	No especificado
2007/03	100.00	12.29	20.18	21.57	18.78	11.83	9.20	6.14

Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE).

Según los Indicadores estratégicos trimestrales de ocupación y empleo (ENOE) 54% de la población ocupada gana en promedio hasta 3 veces el salario mínimo, es decir alrededor de \$153 pesos y el gasto promedio en transporte de un individuo en el hogar se estima en \$16.20 a una tarifa actual de \$4.50. este gasto individual en transporte de \$16.20 ya representa el 31.8% del salario mínimo, por lo que si se incrementará a \$5.00 se elevaría a \$18.00 pesos y representaría el 35.3 % del salario mínimo

Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE)

Conclusión

Mientras el 54% de la población ocupada percibe en promedio 3 salarios mínimos diarios, un propietario de una unidad de transporte público gana más de 4 veces esa cantidad.

El costo que tendría para esa parte de la Sociedad, que representa a la mayoría, equivaldría con el aumento a \$5.00 pesos, el 35.3% de su salario, costo que aparenta ser elevado para el precio de los demás servicios y productos que un trabajador que percibe este sueldo tiene que costear.

Con esto, se demuestra la ganancia que percibe el propietario de las unidades de transporte público, que se comprueba que si es un negocio rentable y que el aumento sería un golpe muy duro a la economía de los que tradicionalmente abordan un camión.

Anexo 2

Versión Pública



**GOBIERNO
DE JALISCO**
PODER EJECUTIVO

SECRETARÍA GENERAL
DE GOBIERNO

DIRECCIÓN
DE PUBLICACIONES

E L E S T A D O

de Jalisco

PERIÓDICO OFICIAL

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE JALISCO
Lic. Francisco Javier Ramírez Acuña

SECRETARIO GENERAL
DE GOBIERNO
Lic. Héctor Pérez Plazola

OFICIAL MAYOR DE GOBIERNO
LAE Fernando Dessavre Dávila

DIRECTOR DE PUBLICACIONES
Lic. Gustavo Ríos Aguífaga

Registrado desde el
3 de septiembre de 1921.
Trisemanal:
martes, jueves y sábados.
Franqueo pagado.
Publicación Periódica.
Permiso Núm. 0080921.
Características 117252816.
Autorizado por SEPOMEX.

periodicooficial.jalisco.gob.mx

**MARTES 8 DE FEBRERO
DE 2005**

GUADALAJARA, JALISCO
T O M O C C C L

7

SECCIÓN II



GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL
ESTADO DE JALISCO
Lic. Francisco Javier Ramírez Acuña

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO
Lic. Héctor Pérez Plazola

OFICIAL MAYOR DE GOBIERNO
LAE Fernando Dessavre Dávila

DIRECTOR DE PUBLICACIONES
Lic. Gustavo Ríos Aguiñaga

Registrado desde el 3 de septiembre de 1921.
Trisemanal: martes, jueves y sábados.
Franqueo pagado. Publicación Periódica.
Permiso Núm. 0080921.
Características 117252816.
Autorizado por SEPOMEX.

periodicooficial.jalisco.gob.mx

ACUERDO

Al margen un sello que dice: Gobierno de Jalisco. Poder Ejecutivo. Secretaría General de Gobierno. Estados Unidos Mexicanos.

**DIGELAG ACU-010/2005
Dirección General De
Estudios Legislativos Y
Acuerdos Gubernamentales**

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36, 46 y 50 fracciones X, XX y XXIII de la Constitución Política del Estado; 1, 2, 3, 5, 19 fracción II, 21, 22 fracción I, IV, XIV y XXII, 23 fracción I, X, 30 fracción II y XXXIV, 37 fracción X, XIV y XXII de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; y los artículos 1 fracción III, 19 fracción XIV, 29 fracción I, 30, 31 fracción I, II, 33 fracción VI, 34, 35 fracción III y IV, 36 37 fracción III inciso d), 141, 142, 143 fracción I, 144, 145 fracción II y demás relativos de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte; los tres ordenamientos del Estado de Jalisco, y con base en los siguientes:

CONSIDERANDOS

- I.** Que la Constitución Política Local, en su artículo 50 establece entre las facultades y obligaciones del Gobernador del Estado, el expedir los acuerdos de carácter administrativo para la eficaz prestación de los servicios públicos; a su vez, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado estipula entre las atribuciones específicas de dicho órgano, la administración general del gobierno, el fomento a las actividades productivas, así como la regulación del tránsito, la vialidad y el transporte en esta entidad.
- II.** La Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado en sus artículos 141, 142 y 143 de manera genérica el procedimiento y los criterios para la modificación de tarifas del servicio público de transporte, estipulando en el artículo 141, que será el Organismo Coordinador quien, considerando las opiniones y datos proporcionados por el "Consejo Estatal" y "CEIT", propondrá al Titular de Poder Ejecutivo, la aprobación, revisión o modificación de las tarifas del servicio público de transporte, a través de su dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte, con base en los elementos que conforman el costo administrativo y operativo, que determinen la costeabilidad del servicio, los cuales se tomarán como base para proponer las tarifas aplicables a las distintas modalidades y clases del servicio público del transporte.
- III.** A solicitud de los prestadores del servicio de transporte público que nos ocupa, se inició el proceso de revisión y estudio socioeconómico correspondiente para verificar la justificación en su caso, de un ajuste e incremento a las tarifas del transporte público en su modalidad de transporte público colectivo de pasajeros de la Zona Metropolitana de Guadalajara, Puerto Vallarta y el Interior del Estado.
- IV.** Las circunstancias económicas por las que atraviesa el país, han ocasionado que todas las ramas de la producción y prestación de los servicios públicos entren en graves dificultades para su operación, derivadas del incremento del costo de mano de obra, energéticos y refacciones, tal como se desprende de los estudios realizados. Situación económica que ha afectado también al servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de colectivo de pasajeros,

tomando en consideración que la tarifa vigente fue publicada el 24 de noviembre de año 2001, por lo que en la actualidad resulta insuficiente, para cubrir las necesidades del transportista, de tal forma que, de no llevarse a cabo un ajuste en las tarifas de los mismos, se provocaría un desequilibrio entre el usuario y el prestador del servicio, ya que el primero no obtendrá un servicio de calidad y el segundo no adquirirá el soporte económico necesario para la actualización de sus equipos y brindar los servicios adecuados.

- V.** Como lo establece el artículo 142 fracción I, 143 y 179 fracción II del Código de Asistencia Social las personas con problemas de discapacidad, entendiéndose éstas como todo ser humano que tiene una carencia o disminución, congénita o adquirida de alguna aptitud o capacidad funcional, de tipo sensorial, psicomotora o mental, de manera parcial o total que le impida o dificulte su desarrollo e integración al medio que le rodea, por un periodo de tiempo definido o indefinido y de manera transitoria o permanente; tiene derecho entre otras cosas a ser consideradas especiales y a que se les otorguen preferencias en la utilización de los servicios públicos de transporte, así como a tener acceso y libre desplazamiento en los lugares, así como facilidades al personal, equipo, animales, y cualquier otro instrumento de auxilio; mismos derechos que tienen las personas de la tercera edad; de igual forma impone la obligación a la Secretaría de Vialidad y Transporte de procurar que existan unidades de servicio público de transporte colectivo de pasajeros, con implementos y características para personas con discapacidad, de acuerdo a los estudios correspondientes, en consulta con las asociaciones de personas con discapacidad y de conformidad con los datos que arroje el padrón estatal de personas con discapacidad.

En razón de lo anterior, ha sido preocupación tanto del Gobierno del Estado, como de los transportistas, brindar un mejor servicio de servicio de transporte a este grupo social; es por lo que se requiere que dicho servicio se preste con unidades acondicionadas para tal efecto.

- VI.** Tomando en consideración las bases que actualmente siguen vigentes y que fueron aprobadas por el "Consejo Estatal" en sesión plenaria realizada el 30 de Junio de 1998; en base a los oficios DG-OCOIT-834/04 y OPD-CEIT/626/04 emitidos por el Organismo Coordinador y el CEIT respectivamente y con fundamento en lo dispuesto por el numeral 37, fracción III, inciso d) del la Ley de la materia, se dictaminó el ajuste económico a la tarifa vigente.
- VII.** Que por las consideraciones de tipo jurídico, técnico y social, que concluyeron la Secretaría de Vialidad y Transporte y los organismos auxiliares, se estima procedente la realización de un ajuste tarifario, mismo que se hace dentro de los parámetros de inflación que se han venido dando en nuestro país, con la finalidad de obtener el suficiente soporte económico para brindar los servicios adecuados.

Lo anterior, aunado a que los concesionarios, permisionarios y subrogatarios de transporte público colectivo se obligan a incrementar el parque vehicular de cada ruta en un mínimo del 10% del que actualmente tienen, mismo que deberá de estar acondicionado para prestar el servicio público colectivo a las personas con capacidades diferentes así como de la tercera edad, donde dichas unidades podrán ser abordadas por el usuario en general sin sobrepasar el 50 % del total de los asientos y toda vez que el restante 50% deberá estar reservado en todo momento para las personas con capacidades diferentes así como de la tercera edad; y dado que el costo de dichos vehículos será soportado por los mismos concesionarios, permisionarios o subrogatarios de cada ruta, se concluyó por la Secretaria de Vialidad y Transporte y los Organismos Auxiliares, procedente el ajuste a la tarifa vigente de \$3.50 (tres pesos 50/100) a un tope máximo de \$5.00 (cinco pesos 00/100) para el servicio público de transporte colectivo de pasajeros de la Zona Metropolitana de Guadalajara y conurbada.

Para Puerto Vallarta se considera procedente un incremento general a favor de todos los prestadores a la tarifa vigente de \$4.00 (cuatro pesos 00/100 M.N. a \$5.50 (cinco pesos 50/100 M.N.) para el servicio público del transporte colectivo de pasajeros.

Para el caso de los prestadores del servicio en el resto del Estado se considera procedente el incremento vigente, de \$3.00 (tres pesos 00/100 M.N.) a \$4.50 (cuatro pesos 50/100 M.N.)

VIII. Tomando en cuenta la situación económica por la que atraviesa el país, no siendo nuestro Estado la excepción, y el impacto social que se generará con dicho aumento en el usuario en general, se considera necesario que dicho aumento sea en forma gradual, por lo que a partir de la vigencia del presente acuerdo el aumento a las tres tarifas señaladas en la fracción anterior, será de \$1.00 (un peso 00/100 M.N.), y a partir del mes de noviembre del año 2005, se adicionarán \$0.50 (cincuenta centavos 50/100 M.N.) restantes a fin llegar al tope máximo autorizado de \$5.00 (cinco pesos 00/100 M.N.) para la Zona Metropolitana de Guadalajara y conurbada; \$5.50 (cinco pesos 50/100 M.N.) para Puerto Vallarta y \$4.50 (cuatro pesos 50/100 M.N.) en el resto del Estado.

IX. Tomando en cuenta los análisis realizados y considerando que debe buscarse la seguridad de los usuarios del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, se considera necesario el establecimiento de un sistema de prepago, que permita prestar un servicio eficiente y seguro, ya que dicho sistema evitará la distracción del conductor de servicio de transporte.

X. Debido a la situación económica que esta repercutiendo principalmente en la población no trabajadora y de bajos ingresos como lo son personas con capacidades diferentes, personas de la tercera edad, estudiantes, jubilados, pensionados y niños, el titular del ejecutivo tiene a bien autorizar descuentos en protección de estos sectores.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, tengo a bien emitir el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO. Se autoriza el incremento a la tarifa del transporte público de la zona conurbada de Guadalajara dentro de el área geográfica de aplicación, bajo las siguientes disposiciones:

1. A partir del día 24 de febrero del año 2005 y hasta el día 31 de octubre del mismo año, la cantidad de \$4.50 (cuatro pesos 50/100 M.N.); y
2. A partir del primero de noviembre del año 2005 la cantidad de \$5.00 (cinco pesos 00/100 M.N.).

SEGUNDO. Se autoriza a todos los prestadores del servicio público colectivo de pasajeros de la localidad de Puerto Vallarta a cobrar la siguiente tarifa:

1. A partir del día 24 de febrero del año 2005 y hasta el día 31 de octubre del mismo año, la cantidad de \$5.00 (cinco pesos 00/100 M.N.); y
2. A partir del primero de noviembre del año 2005 la cantidad de \$5.50 (cinco pesos 50/100 M.N.).

TERCERO. Para el caso de los prestadores del servicio público colectivo de pasajeros en el resto del Estado se autoriza cobrar la siguiente tarifa:

1. A partir del día 24 de febrero del año 2005 y hasta el día 31 de octubre del mismo año, la cantidad de \$4.00 (cuatro pesos 00/100 M.N.); y

2. A partir del primero de noviembre del año 2005 la cantidad de \$4.50 (cuatro pesos 50/100 M.N.)

CUARTO. A estudiantes de bachillerato o equivalente y de nivel licenciatura, jubilados, personas con capacidades diferentes y personas de la tercera edad, previa identificación en los servicios de transporte mencionados en el punto primero, a excepción de los de características especiales, sólo se les podrá cobrar como máximo el 50% de la tarifa autorizada, por cada ocasión que utilicen el servicio.

QUINTO. A niños mayores de cinco años y menores de doce, se aplicará el descuento del 50% (cincuenta por ciento) a la tarifa autorizada, y a los niños menores de cinco años el servicio será gratuito, de conformidad con el artículo 144 fracción I de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco.

SEXTO. El cobro superior a la tarifa autorizada en el presente Acuerdo será sancionado de conformidad a lo establecido en la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco y su Reglamento.

SÉPTIMO. Las tarifas que actualmente se aplican en el Estado y que no fueron modificadas a través del presente acuerdo seguirán vigentes hasta en tanto no se modifiquen por acuerdo expreso del Titular del Poder Ejecutivo.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Acuerdo entrará en vigor a los quince días después del de su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".

SEGUNDO. El incremento adicional a la tarifa autorizada por el presente acuerdo que entrará en vigor el 01 de noviembre del año 2005, será aplicable una vez que las empresas transportistas acrediten ante la dependencia competente en materia de vialidad, tránsito y transporte del Estado que han cumplido con el incremento del 10% del parque vehicular de cada ruta, destinado y equipado para el servicio de personas con discapacidad y personas de la tercera edad y tengan funcionando el sistema de prepago.

Así lo aprobó el Ciudadano Gobernador Constitucional del Estado, ante los Ciudadanos Secretario General de Gobierno y Secretario de Vialidad y Transporte quienes autorizan y dan fe.

ATENTAMENTE

GUADALAJARA, JALISCO A 04 DE FEBRERO DE 2005
"2005, AÑO ADULTO MAYOR EN JALISCO"

LIC. FRANCISCO JAVIER RAMÍREZ ACUÑA

El C. Gobernador Constitucional del Estado

(RÚBRICA)

LIC. HÉCTOR PÉREZ PLAZOLA

El Secretario General de Gobierno

(RÚBRICA)

LIC. IGNACIO ALFONSO REJÓN CERVANTES

El Secretario de Vialidad y Transporte

(RÚBRICA)