

28 ABR 2026  
Turnese a la Comisión (es) de:  
Movilidad y Transporte,  
Estudios Legislativos y Reglamentos. y de  
Derechos Humanos y Pueblos Originarios.



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

### H. CONGRESO DEL ESTADO DE JALISCO P R E S E N T E.

Quienes suscriben, Diputadas **TONANTZIN ELUSAY CÁRDENAS MÉNDEZ, MARÍA CANDELARIA OCHOA ÁVALOS, LEONARDO ALMAGUER CASTAÑEDA E ITZUL BARRERA RODRÍGUEZ** integrantes de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado de Jalisco, en ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales que nos otorgan los artículos 28, fracción I y 35 fracción I de la Constitución Política, así como los artículos 26, fracción XI; 27, fracción I; 133, segundo párrafo; 135, primer párrafo, fracción I; 137 y 142, primer párrafo de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; ambos ordenamientos vigentes del Estado de Jalisco; sometemos a su elevada consideración la presente **INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO; DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE JALISCO; Y QUE EXPIDE LA LEY QUE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO**, de conformidad con la siguiente:

**INFOLEJ**  
2572-LXIV

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Así como menciona la máxima "*quien no conoce su historia está condenado a repetirla*", regresar a las raíces de la constitución y evolución de la crisis del transporte público en Jalisco, permite reconocer el vínculo construido por el entramado de las estructuras de poder y los conflictos subyacentes que se mantienen al día de hoy.

Desde sus orígenes, el transporte público en Guadalajara se caracterizó por estar fundamentalmente en manos de particulares. Hacia finales del siglo XIX, se pusieron en funcionamiento los conocidos "tranvías de mulitas", que fueron manejados principalmente por capitales privados.<sup>1</sup> Posteriormente, en la década de 1920 se introdujeron los primeros camiones urbanos, también

<sup>1</sup> Christian Omar Grimaldo Rodríguez. *Transeúntes. Interactuar, percibir, imaginar y ser en la ciudad a partir del uso cotidiano del transporte público en el Area Metropolitana de Guadalajara*. Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales. CIESAS, 2018, p. 64.

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO  
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS  
**RECIBIDO**  
28 ABR 2026  
ALG  
16:00  
5452



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

en posesión de particulares. Luego, en 1930 se fundó la Alianza de Camioneros (hoy, la empresa transportista más antigua del estado) promovida por Heliodoro Hernández Loza. Dicha Alianza estableció nexos con líderes obreros y políticos, lo que permitió el ascenso personal de representantes dentro de la estructura del poder y su consolidación en él.<sup>2</sup> Lo que comenzó como una experiencia cooperativa de numerosos choferes propietarios, pasó a convertirse en un poderoso monopolio camionero protegido por el Estado y en manos del líder sindical.<sup>3</sup>

Desde 1944, y hasta 1976, la totalidad del transporte público se mantuvo en manos de los concesionarios privados, sin ninguna participación del Estado en la prestación del servicio.<sup>4</sup> De esta forma, durante décadas las autoridades gubernamentales dejaron prácticamente en manos de los transportistas la responsabilidad de satisfacer, de acuerdo a sus intereses, las variadas y crecientes demandas del transporte, sin mediar una política previsora y de regulación.<sup>5</sup>

Para inicios de la década de 1970, con la expansión del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), continuó el monopolio del servicio de transporte público por unos cuantos concesionarios de sólo dos empresas (Alianza de Camioneros y Servicios y Transportes). La insuficiente oferta de camiones llevó al Gobierno de Alberto Orozco Romero a intervenir en el sistema de transporte público masivo.<sup>6</sup> Así, en 1975, se creó el organismo público descentralizado "Transporte Colectivo Guadalajara" con el objetivo de hacerse cargo de la operación y explotación de dicho medio de transporte masivo a base de trolebuses con recorrido subterráneo y superficial.<sup>7</sup> Con dichos trolebuses se buscó enfrentar la multiplicidad de problemas relacionados con el transporte público concesionado a privados: congestión vehicular, gastos

---

<sup>2</sup> José Ramón Cárdenas Nieto, *El Sistema de Transporte Colectivo de Guadalajara: movilidad pública y crisis económica (1970-1982)*. Tesis de Licenciatura en Historia. Universidad de Guadalajara, 2019, p. 104.

<sup>3</sup> Cristina Alvizo Carranza, *Sobre rieles y ruedas. Historia del transporte público en Guadalajara (1874-1954)*. El Colegio de Jalisco, México, 2020, p. 128.

<sup>4</sup> J. R. Cárdenas Nieto, *op. cit.*, p. 105.

<sup>5</sup> Salvador Carrillo Regalado, *La problemática del transporte público de pasajeros en la Zona Metropolitana de Guadalajara*. Tesis de Maestría en Desarrollo Urbano. El Colegio de México, 1993, p. 89.

<sup>6</sup> J. R. Cárdenas Nieto, *op. cit.*, pp. 66-67.

<sup>7</sup> Decreto Número 9329, Art. 2º. Periódico Oficial "El Estado de Jalisco". 2 de enero de 1976.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

excesivos por transbordos, demora e incomodidad al abordar las unidades, baja velocidad en la zona central, y cobertura insuficiente en ciertas colonias.<sup>8</sup>

Posteriormente, en 1978, bajo la administración de Flavio Romero de Velasco, se creó el organismo público descentralizado denominado "Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana" (Sistecozome), encargado de "administrar y operar sistemas de transportación urbana en las modalidades que convengan al interés público".<sup>9</sup> Mientras tanto, las deficiencias en el servicio de camiones, las quejas de los usuarios, los paros y los incrementos de la tarifa, continuaron como una realidad cotidiana.<sup>10</sup>

En 1980, en paralelo al crecimiento de la ciudad, se ampliaron las facultades del *Sistecozome* como empresa pública, para encargarse también de operar sistemas de transporte suburbano e interurbano.<sup>11</sup> Mientras tanto, la Alianza de Camioneros trabajó con soltura desde su fundación, especialmente en términos del diseño de rutas, paradas y organización empresarial hasta que, en 1982, el Estado comenzó a contravenir su funcionamiento e intentó intervenir con mayor vehemencia en la regulación del transporte público.<sup>12</sup>

La Alianza de Camioneros y otras empresas concesionarias que fueron surgiendo, monopolizaron la prestación del servicio de transporte público colectivo mediante camiones urbanos con un servicio deficiente y presionando periódicamente al Gobierno para obtener aumentos en la tarifa.<sup>13</sup> Aunado a lo anterior, la colusión entre líderes del sector y gobernantes fue un factor determinante para inclinar, casi invariablemente, la balanza en favor de los intereses privados, de tal manera que, en los hechos, el Estado renunció a su papel para determinar directrices en la materia.

A partir de 1995, ya con la alternancia en el Gobierno de Jalisco, hubo un agravamiento progresivo de la calidad del servicio de transporte público, en paralelo a la ampliación de la infraestructura y obras metropolitanas en beneficio del automóvil. No se construyó un solo kilómetro adicional de líneas

<sup>8</sup> J. R. Cárdenas Nieto, *op. cit.*, p. 152.

<sup>9</sup> Decreto Número 9760, Art. 1º. Periódico Oficial "El Estado de Jalisco". 16 de marzo de 1978.

<sup>10</sup> "Suspensión parcial de camiones urbanos". *El Informador*, 6 de enero de 1981.

<sup>11</sup> Decreto Número 10363, Art. 1º. Periódico Oficial "El Estado de Jalisco". 6 de enero de 1981.

<sup>12</sup> C. O. Grimaldo Rodríguez, *op. cit.*, p. 72.

<sup>13</sup> Jonathan Lomelí, "El fraude de las alcancías rateras". *El Informador*, 6 de julio de 2022.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

de tren ligero y, además, las empresas estatales, *Sistecozome* y *Servicios y Transportes*, enfrentaron un severo deterioro por el abandono y falta de voluntad gubernamental.

El declive del transporte no se trató de una casualidad ni de un problema técnico, sino de una decisión política con un trasfondo claro: dejar la prestación del servicio de transporte público en manos privadas. La colusión entre autoridades y líderes políticos corruptos, provocó que antepusieran los intereses privados de unos cuantos y que la prestación de un servicio público de calidad quedara en segundo plano. Ante la presión y avance del sector privado en el rubro del transporte público, *Sistecozome* desapareció en 2017 y *Servicios y Transportes* dejó de existir en 2020. Las implicaciones de estos hechos fueron relevantes para la ciudad, pues se trató de la desaparición de dos entidades institucionales que históricamente jugaron el papel de contrapeso o competencia a la *Alianza de Camioneros*.<sup>14</sup>

## II. CONTEXTO PÚBLICO

En los últimos años, un punto medular en la discusión pública en torno a la reforma integral del sistema de transporte público fue la transición del modelo "hombre-camión" al modelo "ruta-empresa". Durante décadas, el sistema prestado por los concesionarios en la ciudad funcionó bajo el modelo del "hombre-camión". La estructura de las rutas era fragmentaria y desigual, toda vez que cada transportista podía tener varias unidades a su nombre. Y si bien el número de concesiones por persona era limitado, era común recurrir a prestanombres y a otras figuras para acaparar las rutas.

El modelo se caracterizaba por la constante competencia entre conductores por el pasaje<sup>15</sup> y las pésimas condiciones laborales bajo las cuales trabajaban; tales como condicionamiento del salario al número de boletos vendidos, jornadas laborales excesivas, ausencia de prestaciones, carencia de tiempo para comer e ir al baño, sanciones injustificadas por incumplimiento de tiempos de recorrido, entre otras.<sup>16</sup> Aunque se había prometido que, con la adopción del modelo ruta-empresa, los usuarios tendrían beneficios como

<sup>14</sup> C. O. Grimaldo Rodríguez, *op. cit.*, p. 84.

<sup>15</sup> "Suspensión parcial de camiones urbanos". *El Informador*, 6 de enero de 1981.

<sup>16</sup> C. O. Grimaldo Rodríguez, *op. cit.*, p. 85.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

mayor frecuencia de paso, mejores condiciones de seguridad y accesibilidad universal, este proceso quedó trunco, al no lograr los objetivos planteados.

El 26 de marzo de 2018, se crea el Fideicomiso de Administración para la Mejora de la Seguridad Vial. Aunque en el contrato de creación se menciona como objetivo principal salvar vidas, prevenir lesiones, malas prácticas de conducción para reducir el índice de accidentes, en la práctica, el Fideicomiso se transformó en un mecanismo para el financiamiento del subsidio a los concesionarios. Si bien estos ingresos se destinan parcialmente al pago de obras de infraestructura vial, conservación, ampliación, compra y mantenimiento de dispositivos para la operación y procesamiento de infracciones, señales y señalamientos para regular el tránsito, y al pago de proyectos de movilidad urbana sustentable, en su mayoría los recursos se han ido para los empresarios concesionarios. La asignación de estos recursos presupuestales ha sido poco transparente, opaca y discrecional.

Durante la administración de Enrique Alfaro Ramírez, se entregaron casi **3 mil millones de pesos**, a través del programa emergente de rescate de unidades que concluyeron su vida útil, del programa de apoyo para la renovación del parque vehicular de transporte de pasajeros y del componente presupuestal "Proyectos especiales relacionados con el transporte público". Por su parte, durante la presente administración de Pablo Lemus, en 2025 y 2026, este monto asciende a **poco más de mil ochocientos millones de pesos**, por medio del Programa de mejora de la Seguridad Vial, el Programa de apoyo para la renovación del parque vehicular de transporte de pasajeros y el Programa de apoyo a las personas usuarias y modernización del transporte público en Jalisco, es decir, **en los últimos 8 años, los concesionarios del transporte público han accedido a 4 mil 685 millones de pesos**, un subsidio millonario otorgado a la iniciativa privada del transporte colectivo en Jalisco.<sup>17</sup>

El suceso más reciente en materia de transporte público ocurrió a finales de 2025, cuando el Gobierno del Estado avaló el incremento a la tarifa de 9.50 a 14 pesos, ofreciendo un descuento condicionado de tres pesos por pasaje, a quien tramitara una tarjeta bancaria emitida y operada por una empresa financiera. Es decir, el descuento quedaba sujeto a la bancarización y entrega

---

<sup>17</sup> Estimaciones propias, con base al presupuesto de egresos del Estado de Jalisco. Recuperado de <https://presupuestociudadano.jalisco.gob.mx/presupuesto>



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

de datos de manera obligatoria. La movilización popular y la presión social durante varias semanas consecutivas orillaron al Gobierno a dar marcha atrás, parcialmente, a esta medida. De esta forma, se anunció que la tarifa quedaría en 11 pesos -entrando en vigor en abril del presente año- y se canceló la obligatoriedad de tramitar la nueva tarjeta bancaria. No obstante, es importante recalcar que el aumento de 1.50 no quedó condicionado ni vinculado a ningún compromiso en materia de mejora del servicio brindado por los concesionarios.

Lo ocurrido en los últimos meses en materia de la tarifa del transporte público ha confirmado que este es, en los hechos, un servicio privado construido bajo un modelo que, por ley, está enfocado en garantizar las ganancias y rendimientos de capital y no el de hacer realidad el derecho humano a la movilidad.

Esta recapitulación del último siglo de historia del servicio pone en perspectiva cómo el modelo concesionado ha sido una espiral que ha conducido a los mismos resultados negativos, y que hoy se traducen en problemas como largas frecuencias de paso, aglomeración de pasajeros, mal estado de las unidades, maltrato de los choferes hacia las personas usuarias y alzas tarifarias injustificadas. Además, estas deficiencias se han agudizado principalmente en las zonas periféricas, conduciendo a un deterioro paulatino de las condiciones de vida y de trabajo de los sectores de usuarios mayoritarios y más vulnerables.

Por ello, una mirada a la movilidad y al transporte público en Jalisco, requiere forzosamente tener presente el modelo de desarrollo económico y su impacto en la configuración de los territorios. Adicionalmente, los enfoques son relevantes en la medida que plantean un cambio de paradigma en la forma en que se han construido los problemas y las soluciones a los mismos.

El concepto de movilidad se ha transformado en el último siglo, obedeciendo al reconocimiento de que el acto de trasladarse significa mucho más que sólo vencer la distancia entre un lugar y otro en el menor tiempo y costo posible. El modo de trasladarse deja al descubierto las desigualdades sociales, la



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

diferenciación social y la identidad de las personas. Así, la movilidad de las personas es una dimensión que estructura la vida social.<sup>18</sup>

Cabe señalar que la trazabilidad del AMG y sus rutas de transporte público son marcadamente desiguales. Determinadas zonas son más privilegiadas en la conectividad con el resto de la ciudad, mientras que las colonias de zonas periféricas quedan fuera de las redes principales. Esto último tiene efectos en las condiciones de la población para acceder a posibilidades laborales, educativas y de consumo. Para una gran cantidad de personas en los sectores más periféricos, el transporte masivo y colectivo es el único medio que posibilita el acceso a los espacios de la ciudad que aseguran el pleno ejercicio de derechos, contribuyendo a su integración en las dinámicas de la ciudad, a la disminución de su grado de exclusión y al aumento general de la cohesión social.

Entender la movilidad como un derecho humano implica reconfigurar su columna vertebral, centrándose en las personas y no en el transporte. Esto implica un abordaje que no sólo mida los movimientos de los vehículos, sino también los movimientos de las personas. No sólo es analizar el número de viajes, desplazamientos y pasajes, sino la movilidad ligada a las oportunidades y satisfacción de las necesidades de las personas. La eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos es una parte del proceso que requiere ser complementada por la accesibilidad de las personas a lugares y por la satisfacción de sus necesidades de bienes, productos y servicios.

Desde esta perspectiva, el movimiento de las personas no sólo es un medio, sino que tiene un valor en sí mismo. Las personas usuarias no pueden ser vistas como un grupo homogéneo, sino que se requiere recuperar la dimensión social de quienes se desplazan, como hombres y mujeres trabajadoras, estudiantes, personas cuidadoras, adultas mayores, personas con discapacidad y, principalmente, como personas que dependen todos los días del transporte público para ejercer su derecho humano a la movilidad.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Vincent Kaufmann, Manfred Max Bergman, Dominique Joye, 2004. "Motilidad: movilidad como capital". *International Journal of Urban and Regional Research*, 28: 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549>.

<sup>19</sup> CDHDF/CIADH/ITDP, 2013. Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012; Geovani, Nieves y Jessica Hernández Hurtado, 2025. "El Derecho Humano a la Movilidad y su Contenido Esencial" en *Humanidades, Tecnología y Ciencia*. IPN. Ejemplar 32, enero-junio.



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

El análisis del crecimiento total del parque vehicular en Jalisco, del 2019 al 2024, permite identificar que, durante la administración del 2018 al 2024, creció 25.5%. Por tipo de vehículo, los automóviles tuvieron un incremento del 18.8% y los camiones de carga 13.4%. Sin embargo, el mayor crecimiento se observó en las motocicletas con 78.5%; al representar un vehículo más accesible en términos de los ingresos de la población, su sostenibilidad y mantenimiento. Además de que representa una alternativa para superar el tráfico y los tiempos de espera y saturación del transporte público.

Considerando sólo el transporte público, este tuvo un incremento del 17.4%. Sin embargo, para 2025, a través del padrón de proveedores, sólo se contabilizan 6 mil 257 unidades circulando. A su vez, el transporte colectivo en circulación presenta una gran variabilidad año con año, probablemente generada por siniestros, fallas mecánicas, interrupciones de circulación o por insuficiencia de choferes que operen las unidades. En este marco, se desconoce cómo interviene la regulación del Estado para el cumplimiento de lo establecido en la ley y los contratos de cada concesionario.

**Jalisco. Vehículos de motor registrados en circulación, 2019-2025**

<b>Año</b>	<b>Total</b>	<b>Automóviles</b>	<b>Transporte público</b>	<b>Camiones y camionetas para carga</b>	<b>Motocicletas</b>
2019	3,910,903	2,312,592	6,100	1,050,353	536,595
2020	4,036,774	2,369,351	6,576	1,067,374	587,887
2021	4,186,105	2,454,890	6,395	1,069,539	649,416
2022	4,369,650	2,508,039	6,287	1,115,352	733,824
2023	4,609,531	2,604,240	6,354	1,154,096	838,397
2024	4,910,287	2,747,726	7,161	1,190,848	957,771
2025*			6,257		
<b>Incremento% 2019-2024</b>	<b>25.6%</b>	<b>18.8%</b>	<b>17.4%</b>	<b>13.4%</b>	<b>78.5%</b>

Elaboración propia. FUENTE: INEGI. Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

\*Padrón de Empresas Concesionarias de Transporte Público en sus modalidades de Colectivo y Masivo (Actualizadas a septiembre 2025).

<https://setran.jalisco.gob.mx/transporte-publico/padron-de-transporte-publico>

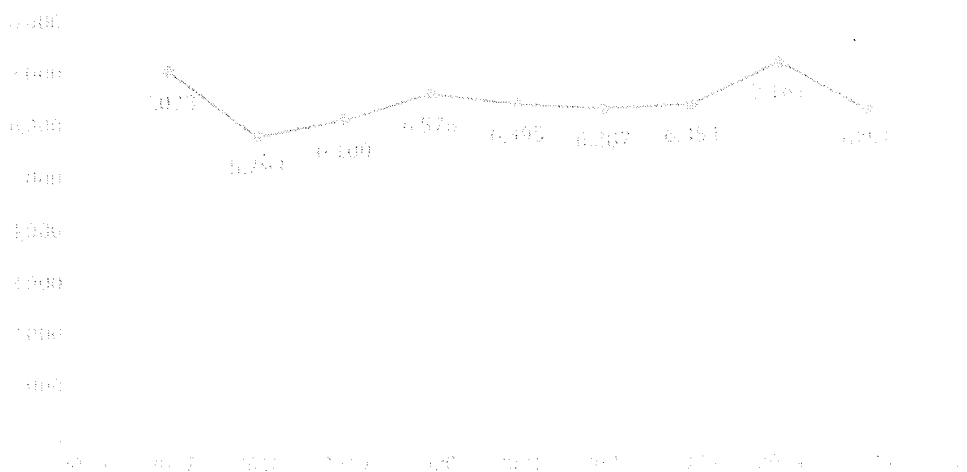


GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

Jalisco. Vehículos de motor registrados en circulación de transporte público de pasajeros- 2017-2025.



Elaboración propia. FUENTE: INEGI. Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

\* Padrón de Empresas Concesionarias de Transporte Público en sus modalidades de Colectivo y Masivo (Actualizadas a septiembre 2025).

<https://setran.jalisco.gob.mx/transporte-publico/padron-de-transporte-publico>

De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2024, realizada por *Jalisco Cómo Vamos*, 44.1% de las personas en el AMG utilizan camión convencional, macro, tren ligero y trolebús como principales medios de transporte para dirigirse a sus actividades diarias.<sup>20</sup> No obstante, haciendo un análisis retrospectivo, entre 2011 y 2024 se identifica una reducción del 25% de las personas usuarias de estos medios, con un desplazamiento de la tendencia hacia la motocicleta, el automóvil particular y el Uber-taxi. Como perspectiva, tan sólo en junio de 2025 las personas realizaron 25 millones 596 mil 688 viajes en las modalidades de transporte operadas por el SITEUR, según datos de la propia institución.

<sup>20</sup> Jalisco Cómo Vamos, Observatorio Ciudadano. *Novena Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2024*.

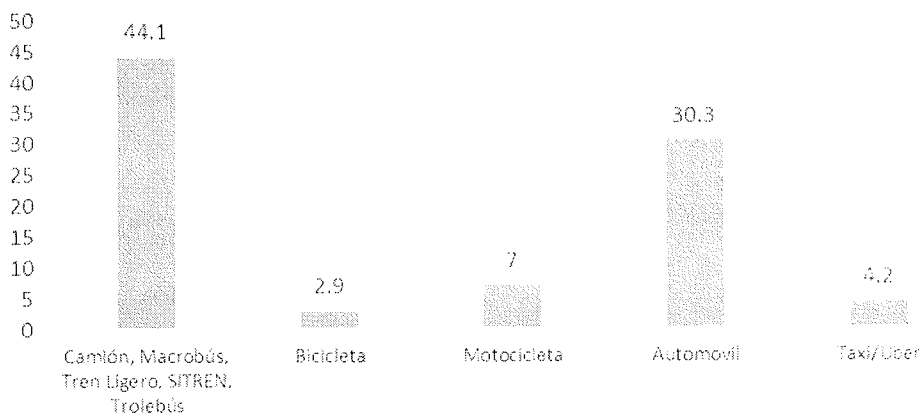


GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

### Principal medio de transporte para desplazarse, 2024



Fuente: Jalisco Cómo Vamos, Observatorio Ciudadano. Novena Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2024.

### Usuarios transportados durante el mes de junio de 2025, en los sistemas operados por el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR)

Macrobús Servicio Troncal	2,464,736
Macrobús Servicio Alimentador	912,867
Mi Macro Periférico Troncal	7,149,618
Mi Macro Periférico Alimentador	1,683,381
Mi Transporte Eléctrico	216,619
Sistema Integral de Tren Ligero (SiTren)	156,867
Tren Eléctrico	12,890,100
Trolebús	122,500
<b>Total</b>	<b>25,596,688</b>

Fuente: INEGI. Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros.

Por su parte, según la Encuesta Origen-Destino realizada en 2023,<sup>21</sup> 42.2 % de las viviendas del AMG reportaron no contar con un automóvil propio; en contraste, 57.8% afirmaron por lo menos poseer un carro. En cuanto a los vehículos tipo motocicleta, 15.2 % de las viviendas reportó poseer una motocicleta, 1.2 % declaró más de una y 83.6 % dijo no tener una. Mientras tanto, se identificó que 35.9% de las viviendas no cuentan ni con automóvil ni con motocicleta. Esto muestra que la población busca adaptarse a mejorar sus condiciones de vida, aún y a pesar de la ineficiencia del servicio público de transporte.

<sup>21</sup> Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), 2023. *Informe detallado de la Encuesta Origen-Destino 2023 del Área Metropolitana de Guadalajara.*



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

Por otro lado, según el registro oficial de la Secretaría de Transporte, al 2026 el transporte público masivo y colectivo se encuentra anclado en 116 empresas concesionarias. Estas concesiones sostienen una red de 310 rutas.<sup>22</sup> Dichas concesiones representan un contrato celebrado entre el Estado y particulares, mediante los cuales se transfiere el derecho de uso, aprovechamiento y explotación de un bien o la prestación de un servicio público, bajo el control y supervisión gubernamental.

El argumento para utilizar esta figura contractual radica en su supuesta mayor eficiencia frente a la rectoría del Estado, cuando existe incapacidad técnica, material o financiera para proveer un servicio. Permitiendo, en teoría, el aprovechamiento de la experiencia y tecnologías del sector privado para atender necesidades y resolver problemas públicos. Asimismo, la provisión de servicios bajo este esquema se suele justificar en la búsqueda de una mayor eficiencia en la provisión, en tanto que se espera que la acción de agentes privados genere la reducción de costos y la mejora en los resultados asociados con el suministro de los bienes y servicios en cuestión.<sup>23</sup>

Sin embargo, lejos de lo planteado teóricamente, en el caso particular del transporte público en Jalisco, su historia como servicio concesionado ha demostrado no derivar en los beneficios que se prometieron con su implementación. En cambio, no sólo tenemos un transporte colectivo en crisis, sino que también nos está costando cientos de millones anuales, en detrimento de la población usuaria, mientras unos pocos empresarios se enriquecen.

La Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, a pesar de integrar un marco conceptual progresivo con un enfoque de derechos humanos y de contar con las atribuciones para regular el transporte público, delega el control del sistema, dejando a las concesiones la prestación y organización del servicio. No obstante, detrás de este esquema impera una

---

<sup>22</sup> Padrón de Empresas Concesionarias de Transporte Público en sus modalidades de Colectivo y Masivo (Actualizadas a septiembre 2025).

<https://setran.jalisco.gob.mx/transporte-publico/padron-de-transporte-publico>

<sup>23</sup> Perla Rocío Castro Cebreros 2012. *Procesos de Concesión del Transporte Público en Tijuana, y Efectos en la Calidad del Servicio*. Tijuana. El Colegio de la Frontera Norte. Tesis de Maestría en Desarrollo Regional. Recuperado de: <https://colef.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1014/314/1/TESIS%20-%20Castro%20Cebreros%20Perla%20Roc%C3%ADo.pdf>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

contradicción inherente, donde chocan el interés público y la utilidad privada. La lógica del mercado prioriza la ganancia por encima de cualquier otra consideración, de manera que, bajo esta perspectiva orientada al lucro, las mejores empresas no son aquellas que brindan un servicio eficaz, sino aquellas que demuestran una mayor eficiencia financiera, es decir, que generan mayores ganancias.

La Ley de Movilidad en su artículo 231,<sup>24</sup> menciona que el Poder Ejecutivo, en materia de transporte público, tiene la siguiente atribución:

*I. 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 y aquellas paraestatales que correspondan, así como las interestatales en el ámbito de su competencia.*

Dicho de otra forma, si bien el Gobierno estatal tiene la potestad de intervenir transversalmente en la operación del sistema, no ha existido la voluntad de fortalecer y endurecer las capacidades institucionales para regular y vigilar la actuación de los particulares con concesiones.

Esto se ha reflejado en permisividad frente a las deficiencias de las personas concesionarias y, por tanto, ha derivado en los problemas que día con día enfrentan las personas usuarias e incluso los propios operadores de las unidades, tales como: irregularidad y prolongación de las frecuencias de paso, modificación ilegal de los derroteros, malas condiciones mecánicas y mobiliarias, cobertura insuficiente en las periferias, suspensión arbitraria del servicio por las noches y fines de semana, ausencia de equipamiento para la accesibilidad de personas con discapacidad, y condiciones laborales indignas para los choferes, por mencionar algunos. En suma, esto nos obliga a un replanteamiento de fondo del modelo de prestación del servicio.

Por su parte, con fundamento en los artículos 25 y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,<sup>25</sup> el Estado está facultado para redefinir la modalidad de gestión de un servicio público cuando ello resulte

<sup>24</sup> Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Artículo 231.

<sup>25</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. (2025). Diario Oficial de la Federación. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

necesario para salvaguardar el interés general. De esta manera, la presente iniciativa no constituye una medida expropiatoria ni de monopolización ilegítima, sino una intervención estatal orientada a reconfigurar y fortalecer el servicio público del transporte en su calidad de área prioritaria para el desarrollo.

En el mismo orden de ideas, la Tesis Aislada I.1o.A.104 A (10a.) del Primer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, con registro digital 2009506, menciona a la letra:

*La **concesión** se define como aquella institución del derecho administrativo que surge como consecuencia de que el Estado, por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, en forma temporal, no pueda o no esté interesado en cumplir directamente determinadas tareas públicas, con lo que se abre la posibilidad de encomendar a los particulares su realización, quienes acuden al llamado, por lo general, en atención a un interés de tipo económico. Así, del artículo 28, párrafo décimo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el que se regula la citada institución jurídica, se desprende que **su objetivo fundamental consiste en satisfacer el interés social, dejando en segundo plano el interés particular del concesionario**, tomando en cuenta que en dicha disposición se hace depender el otorgamiento de las concesiones al hecho de que se trate de casos de interés general y vincula a las leyes secundarias a establecer las modalidades y condiciones a través de las cuales se garantice la eficacia en la prestación de los servicios públicos, la utilización social de los bienes del dominio de la Federación, y la preservación del interés público, lo que efectivamente evidencia la intención del legislador de hacer prevalecer el interés social sobre el particular.<sup>26</sup>*

De este criterio jurídico es posible derivar la pertinencia de problematizar el papel de la figura de las concesiones como instrumento para la prestación del servicio público de transporte en Jalisco. Dado que, en la medida que no han logrado satisfacer el interés social de la población usuaria y, por el contrario, se han puesto por encima de éste los intereses particulares de tipo

<sup>26</sup> Tesis [A.]: I.1o.A.104 A, T.C.C., Semanario judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, tomo XXX, Junio de 2015, p. 1969. Reg. digital 2009506. Disponible en <https://sf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2009506>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

económico, las concesiones han fallado entonces con el objetivo fundamental para el que están constituidas. Esto conlleva la búsqueda de un nuevo paradigma de gestión y rectoría que, en el caso particular del transporte colectivo, sí tienda, por definición, a la satisfacción del interés general al margen de su rentabilidad económica.

### III. JUSTIFICACIÓN Y FINES PERSEGUIDOS

Una verdadera transformación del sistema de transporte público de pasajeros requiere que el Gobierno del Estado recupere la rectoría sobre un servicio que, por su naturaleza, debe ser público y estar al servicio del interés popular, no del negocio de unos cuantos. Las autoridades del transporte deben asumir su responsabilidad para asegurar la sostenibilidad financiera y garantizar un servicio masivo y colectivo de calidad para todas las personas. Esto incluye, además, la definición de una política tarifaria que asegure un pasaje justo y asequible, además de propiciar mejores prácticas de transparencia y rendición de cuentas que abran paso a nuevos paradigmas en la experiencia de las y los usuarios.

El transporte no puede concebirse como una mercancía, sino como un servicio público estratégico y un derecho humano habilitante, indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales. Por ello, su prestación debe orientarse al bienestar colectivo y no a la maximización de ganancias privadas. El Estado tiene la obligación constitucional de asegurar que este servicio se preste en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como, bajo principios de universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad, asequibilidad y control público.

Por lo anterior, la presente iniciativa **propone revertir el modelo de privatización del transporte público en Jalisco, mediante la recuperación progresiva de la rectoría estatal sobre su operación, planeación y financiamiento, con el objetivo de garantizar un sistema de transporte centrado en las necesidades de la población y no en la rentabilidad de los concesionarios.**

Con base en estos elementos, la reforma está dirigida a la prohibición del otorgamiento de concesiones para el sistema de transporte público masivo y



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

colectivo, orientándose hacia la recuperación de la prestación directa del servicio; proceso por el cual el Estado asume el control de las actividades que antes se hallaban en poder de particulares, mediante una inversión progresiva.<sup>27</sup>

La propuesta de reforma integra, además, las facultades para que el Poder Ejecutivo pueda ofrecer la prestación del servicio de manera directa, a través de atribuciones que emanan de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco. En este tenor, se plantea también la creación de un Organismo Público Descentralizado, junto con su marco normativo y orgánico, que será el encargado de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en su modalidad de transporte colectivo. Y, finalmente, en los artículos transitorios se formula un proceso de transición gradual de las rutas conforme se agoten las vigencias de las concesiones actuales, para ser recuperadas por el Estado, junto con el mandato de establecer mecanismos y procesos para el cuidado del empleo y derechos de los trabajadores de dichas empresas.

En el mismo sentido, se modifica también la integración del Comité Técnico Tarifario, en el entendido de que las representaciones de las personas concesionarias y del sector empresarial ya no son necesarias dentro de este órgano. Por el contrario, se elimina su participación y se suman espacios para personas usuarias, organizaciones civiles y actores especializados en materia de movilidad y transporte. De esta forma, se democratiza y pluraliza al

---

<sup>27</sup>Joaquín Torno Mas, 2016. "La remunicipalización de los servicios públicos locales. Algunas precisiones conceptuales" en *El Cronista del Estado Social y Democrático de Derecho*, n°58-59, febrero-marzo, pp. 32-49. En otros países ha habido una amplia discusión sobre la preocupación por garantizar a la ciudadanía prestaciones esenciales para la vida en sociedad, es decir, la recuperación de la gestión de los servicios poniendo fin a concesiones, conciertos o empresas mixtas. La recuperación para la gestión directa de un servicio que se presta por gestión indirecta, debido a la amarga experiencia que ha producido la privatización y sus efectos perjudiciales en el precio, la inversión, el rendimiento, la rendición de cuentas y la lucha contra la colusión. La causa del cambio en el modo de gestión es una decisión organizativa en términos de impacto social. Al término del período establecido para la gestión indirecta, el ente titular decide modificar el modo de gestión, asumiendo la gestión directa del servicio. El rescate es una forma de extinción de las concesiones en la que la Administración acuerda poner término a su existencia, al concurrir una causa de interés público, que no procede por indemnización dado que se agotarán los tiempos estipulados para la conclusión del contrato de concesión con el concesionario.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

Comité como órgano encargado de instrumentalizar el proceso de indexación tarifaria; compensando, además, el desequilibrio de intereses representados actualmente, y brindando así a las personas usuarias de mayor certeza frente a las futuras discusiones en torno a la sostenibilidad de la tarifa vigente.

Por otra parte, la adición de un mandato de sustitución progresiva de unidades de transporte público por vehículos eléctricos, híbridos o que utilicen gas natural responde, tanto a criterios ambientales como de eficiencia económica. Si bien estas tecnologías pueden implicar una inversión inicial mayor, su costo total de operación resulta menor en el largo plazo debido a menores gastos en combustible y mantenimiento. Además, la propia legislación en materia de movilidad reconoce su mayor vida útil operativa, al permitir que estas unidades permanezcan en servicio hasta entre quince y veinte años, frente a los diez establecidos para los vehículos que utilizan gasolina o diésel. En este sentido, el mandato de que, a partir de 2030, las unidades que concluyan su antigüedad máxima sólo puedan ser sustituidas por estas tecnologías favorece una renovación de flota más sostenible, financieramente más eficiente en el marco de la transición al modelo propuesto y con un retorno económico significativo para el OPD creado.

En conclusión, cabe enfatizar que la prestación del servicio público de transporte colectivo constituye una función de interés general, cuya organización, modalidad de gestión y mecanismos de financiamiento corresponden al Estado, en ejercicio de su rectoría económica y de sus facultades de organización administrativa. La experiencia acumulada ha evidenciado que el modelo concesionado presenta limitaciones estructurales para garantizar una cobertura universal, eficiencia operativa, plena accesibilidad y satisfacción social en general, lo que obliga al poder público a replantear los instrumentos institucionales mediante los cuales se ofrece el servicio y, por tanto, se asegure el derecho a la movilidad.

En virtud de lo anterior, se presenta el siguiente cuadro comparativo sobre la reforma planteada:

#### **IV. PROPUESTA DE REFORMA**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
<b>TÍTULO PRIMERO</b> Disposiciones Generales	
<b>Capítulo I</b> Del objeto de la Ley y conceptos generales	<b>Capítulo I</b> Del objeto de la Ley y conceptos generales
<p><b>Artículo 3. Regulación de la Ley.</b></p> <p>1. Las disposiciones de la presente Ley regularán:</p> <p>I. a VI. (...)</p> <p>VII. Los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones y permisos destinados a la prestación del servicio público de transporte en sus distintos modos, y en la operación de servicios en el área del derecho de vía;</p>	<p><b>Artículo 3. Regulación de la Ley.</b></p> <p>1. Las disposiciones de la presente Ley regularán:</p> <p>I. a VI. (...)</p> <p>VII. Los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones y permisos destinados a la prestación del servicio público de transporte <b>en sus modalidades referidas en las fracciones II a V del artículo 233 de la presente Ley</b>, y en la operación de servicios en el área del derecho de vía;</p>
<p><b>Artículo 5. Glosario.</b></p> <p>1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>[...]</p> <p>CXXI. Reversión. Es el acto administrativo mediante el cual el Poder Ejecutivo del Estado, acuerda la recuperación de la concesión, permiso o autorización a través de la cual se autoriza a una persona física o jurídica la prestación del servicio de transporte público en cualquiera de sus modos.</p>	<p><b>Artículo 5. Glosario.</b></p> <p>1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>[...]</p> <p>CXXI. Reversión. Es el acto administrativo mediante el cual el Poder Ejecutivo del Estado, acuerda la recuperación de la concesión, permiso o autorización a través de la cual se autoriza a una persona física o jurídica la prestación del servicio de transporte público en cualquiera de sus modos, <b>conforme a lo establecido por esta Ley.</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<p>[...]</p> <p>CXXXI. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la autoridad competente otorga un permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable.</p>	<p>[...]</p> <p>CXXXI. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la autoridad competente otorga un permiso o autorización a personas físicas o <b>jurídicas</b> para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable <b>y con excepción de las modalidades de transporte de personas pasajeras.</b></p>
<p>[...]</p> <p>CXXXII. Servicio de transporte público: Actividad mediante la cual la autoridad competente satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente, dentro del área de su jurisdicción.</p> <p><i>Sin correlativo</i></p>	<p>[...]</p> <p>CXXXII. Servicio de transporte público: Actividad mediante la cual la autoridad competente satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente, dentro del área de su jurisdicción, <b>y que comprende las modalidades previstas por el artículo 233 de la presente Ley.</b></p> <p><b>CXXXII bis. Servicio de transporte público colectivo: Servicio de pasajeros que opera mediante vehículos de capacidad media, en rutas, derroteros y paradas previamente autorizadas, sobre vialidades de uso común, destinado a atender la demanda cotidiana de desplazamientos urbanos, suburbanos, interurbanos o intermunicipales.</b></p> <p><b>CXXXII ter. Servicio de transporte público masivo: Servicio de pasajeros de alta capacidad, que opera en corredores o infraestructura segregada del tránsito general, con estaciones fijas, altos niveles de frecuencia, regularidad y control operativo,</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<p>[...]</p> <p>CXLIX. Transporte público de personas pasajeras: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos.</p> <p>[...]</p>	<p><b>destinado a movilizar grandes volúmenes de personas en corredores de alta demanda.</b></p> <p>[...]</p> <p>CXLIX. Transporte público de personas pasajeras: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general, <b>mediante las autoridades estatales competentes</b>, de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos.</p> <p>[...]</p>
<p><b>TÍTULO TERCERO</b> <b>De las Autoridades y Organismos</b></p>	
<p><b>Capítulo II</b> <b>De las atribuciones y competencia del Estado y la policía vial</b></p>	<p><b>Capítulo II</b> <b>De las atribuciones y competencia del Estado y la policía vial</b></p>
<p><b>Artículo 56. Atribuciones del Ejecutivo.</b></p> <p>1. Son atribuciones del Ejecutivo, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta Ley y en sus reglamentos, las siguientes:</p> <p>[...]</p> <p>VII. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo, autorizarlos en el ámbito de su competencia, y <del>vigilar aquellos que directamente o indirectamente sean operados por el Estado;</del></p>	<p><b>Artículo 56. Atribuciones del Ejecutivo.</b></p> <p>1. Son atribuciones del Ejecutivo, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta Ley y en sus reglamentos, las siguientes:</p> <p>[...]</p> <p>VII. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo, autorizarlos en el ámbito de su competencia, <b>y encargarse de su vigilancia;</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<p>[...]</p> <p>XIV. Otorgar concesiones, autorizaciones y permisos, que correspondan a la prestación del servicio público de transporte;</p> <p>[...]</p> <p>XX. Proponer los términos de coordinación con los municipios, a fin de establecer los modos de participación y consulta a efecto de autorizar, en su caso, las concesiones, autorizaciones y permisos en materia del servicio público de transporte;</p>	<p>[...]</p> <p>XIV. Otorgar concesiones, autorizaciones y permisos, que correspondan a la prestación del servicio público de transporte, <b>en sus modalidades establecidas de las fracciones II a V del artículo 233 de la presente Ley;</b></p> <p>[...]</p> <p>XX. Proponer los términos de coordinación con los municipios, a fin de establecer los modos de participación y consulta a efecto de autorizar, en su caso, las concesiones, autorizaciones y permisos en materia del servicio público de transporte, <b>en los términos de la fracción XIV del presente artículo;</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Capítulo VII</b> <b>De los organismos de participación social, consulta y auxiliares</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Capítulo VII</b> <b>De los organismos de participación social, consulta y auxiliares</b></p>
<p><b>Artículo 79. Consejo consultivo.</b></p> <p>1. El Consejo Consultivo, es un organismo auxiliar de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado, académico y social, que se integrará en forma permanente por:</p> <p>[...]</p> <p>IV. Los representantes de las personas prestadoras del servicio de transporte público;</p> <p>[...]</p>	<p><b>Artículo 79. Consejo consultivo.</b></p> <p>1. El Consejo Consultivo, es un organismo auxiliar de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado, académico y social, que se integrará en forma permanente por:</p> <p>[...]</p> <p>IV. <b>Se deroga</b></p> <p>[...]</p>
<p style="text-align: center;"><b>TÍTULO DÉCIMO</b> <b>Del Servicio de Transporte Público</b></p>	



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<b>Capítulo I</b> <b>Disposiciones generales</b>	<b>Capítulo I</b> <b>Disposiciones generales</b>
<p><b>Artículo 231. Facultades Ejecutivo.</b></p> <p>1. Corresponde al Ejecutivo respecto al transporte público:</p> <p>I. a III. [...]</p> <p>IV. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley.</p>	<p><b>Artículo 231. Facultades Ejecutivo.</b></p> <p>1. Corresponde al Ejecutivo respecto al transporte público:</p> <p>I. a III. [...]</p> <p>IV. <b>Prestar el servicio de transporte público de personas pasajeras en sus modalidades masiva y colectiva;</b></p> <p>V. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley.</p>
<p><b>Artículo 234. Características del servicio masivo o colectivo.</b></p> <p>1. Para prestar el servicio de transporte público masivo y colectivo <del>se requerirá concesión otorgada por el Ejecutivo a través de la Secretaría,</del> en los términos de la presente Ley, su reglamento y normatividad aplicable.</p>	<p><b>Artículo 234. Características del servicio masivo y colectivo.</b></p> <p>1. <b>El Gobierno del Estado es el único facultado</b> para prestar el servicio de transporte público masivo y colectivo en los términos de la presente Ley, su reglamento y normatividad aplicable.</p> <p><b>En ningún caso, se autorizará a personas físicas o jurídicas prestar dicho servicio por conducto de concesión, permiso, autorización o acto administrativo equivalente.</b></p>
<p><i>Sin correlativo</i></p>	<p><b>Artículo 234 Bis. Condiciones y obligaciones para prestar el servicio de transporte público masivo y colectivo.</b></p> <p>1. <b>Destinar al menos el veinte por ciento del total de asientos de las</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

unidades de transporte, debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niño menor de cinco años;

2. Proteger, orientar y respetar a las personas usuarias del servicio, debiendo instalar en sus unidades un sistema de auxilio que vincule a las personas a los servicios de emergencia en los términos de lo establecido por esta Ley, su reglamento y normatividad aplicable, informando a las personas usuarias de forma sencilla de su instalación y buen uso;

3. Del comprobante de pago o boleto:

I. Entregar a las personas usuarias el boleto o comprobante que acredite el pago del servicio, el cual, contendrá los datos y las características que se precisen en el reglamento, sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, a fin de:

a) Indicar el modo y clase del servicio;

b) Señalar el precio o cuota pagado por la persona usuaria.

II. Quedarán relevadas de entregar boletos cuando el pago se realice mediante el sistema de prepago, ya que el comprobante y datos del viaje se guardan en la tarjeta.

4. Obtener y conservar vigente constancia o póliza de seguro de cobertura amplia, de acuerdo con



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

	<p>la reglamentación que al respecto se expida.</p> <p>5. Poner a disposición de las personas usuarias, dentro de las unidades, y en los términos previstos en el reglamento de esta Ley, los comprobantes que podrán ser trípticos o documentos similares que contengan información en relación con el seguro de responsabilidad civil que los protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago.</p> <p>6. Colocar en los vehículos emblemas o distintivos, a fin de identificar aquellas habilitadas para el servicio de personas con discapacidad y ofrecerles servicios y atenciones especiales.</p> <p>7. Las fracciones VII, VIII, XIII y XVI del artículo 242 Bis de esta Ley.</p> <p>8. Las demás que señalen la presente Ley y disposiciones legales y normativas aplicables.</p>
<p align="center"><b>Capítulo III</b> <b>De las concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público</b></p>	<p align="center"><b>Capítulo III</b> <b>De las concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público</b></p>
<p align="center"><i>Sin correlativo</i></p> <p><b>Artículo 242. Derechos y obligaciones de las personas</b></p>	<p><b>Artículo 242. Concesiones</b></p> <p><b>1. El servicio de transporte que requiere de concesión comprende el siguiente modo:</b></p> <p><b>I. Taxi y radiotaxi.</b></p> <p><b>Artículo 242 bis. Derechos y obligaciones de las personas</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<b>titulares de concesiones, permisos y autorizaciones.</b>	<b>titulares de concesiones, permisos y autorizaciones.</b>
<p>1. Las personas titulares de concesiones, permisos y autorizaciones del servicio de transporte público tendrán los siguientes derechos y obligaciones:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. <del>En el caso del transporte público colectivo y masivo de personas pasajeras, deberán destinar al menos el veinte por ciento del total de asientos de la unidad de transporte, debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niño menor de cinco años;</del></p> <p>III. <del>En el caso del transporte público de personas pasajeras, proteger, orientar y respetar a las personas usuarias del servicio, debiendo instalar en sus unidades un sistema de auxilio que vincule a las personas a los servicios de emergencia en los términos de lo establecido por esta Ley, su reglamento y normatividad aplicable, informando a las personas usuarias de forma sencilla de su instalación y buen uso;</del></p> <p>IV. <del>Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 257 numeral 3 de la presente Ley, entregar a la persona usuaria contra el pago del precio, el boleto o comprobante correspondiente;</del></p> <p>V. [...]</p> <p>VI. Verificar que las personas conductoras u operadores a su servicio, reúnan los requisitos establecidos en esta Ley y se desempeñen conforme a las fracciones II a V de este artículo;</p>	<p>1. Las personas titulares de concesiones, permisos y autorizaciones del servicio de transporte público, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. <b>Se deroga</b></p> <p>III. <b>Se deroga</b></p> <p>IV. <b>Se deroga</b></p> <p>V. [...]</p> <p>VI. Verificar que las personas conductoras u operadores a su servicio, reúnan los requisitos establecidos en esta Ley y se desempeñen conforme a este artículo;</p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

VII. a XIX. [...]	VII. a XIX. [...]
<p><b>Artículo 244. Actualización en caso de muerte de la persona titular.</b></p> <p>1. Si fallece la persona titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en la fracción XV del artículo 242 de la presente Ley.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Artículo 244. Actualización en caso de muerte de la persona titular.</b></p> <p>1. Si fallece la persona titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en la fracción <b>XVII</b> del artículo 242 Bis de la presente Ley.</p> <p>[...]</p>
<p><b>Capítulo IV</b> <b>De las bases generales para otorgar concesiones del servicio público de transporte</b></p>	<p><b>Capítulo IV</b> <b>De las bases generales para otorgar concesiones del servicio público de transporte</b></p>
<p><b>Artículo 250. Determinación de las concesiones.</b></p> <p>1. a 5. [...]</p> <p>6. <del>Del total de vehículos que conforman el parque vehicular en el Estado, destinado a la prestación del servicio de transporte público colectivo de personas pasajeras, no se podrá otorgar más del treinta por ciento, para ser utilizado en su modo de características especiales, esto a efecto de garantizar que se cuente con un mayor número de vehículos o porcentaje de parque vehicular destinado al transporte público colectivo, cuyo costo sea accesible a la mayoría de las personas usuarias.</del></p>	<p><b>Artículo 250. Determinación de las concesiones.</b></p> <p>1. a 5. [...]</p> <p>6. <b>Se deroga</b></p>
<p><b>Artículo 253. Consideraciones del derecho de adquirir una concesión.</b></p> <p>1. En los casos establecidos por esta Ley, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio</p>	<p><b>Artículo 253. Consideraciones del derecho de adquirir una concesión.</b></p> <p>1. En los casos establecidos por esta Ley, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio</p>



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

<p>público de transporte en cualquiera de sus modos, que se otorga a los prestadores de este servicio que puedan ser personas físicas, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente y se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio. Asimismo, se estará a lo siguiente:</p> <p>[...]</p>	<p>público de transporte en cualquiera de <b>los modos aplicables</b>, que se otorga a los prestadores de este servicio que puedan ser personas físicas, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente y se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio. Asimismo, se estará a lo siguiente:</p> <p>[...]</p>
<p style="text-align: center;"><b>Capítulo VI</b> <b>De las condiciones y requisitos para prestar el servicio de transporte público en todos sus modos de autorizaciones, concesiones y permisos</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Capítulo VI</b> <b>De las condiciones y requisitos para prestar el servicio de transporte público en todos sus modos de autorizaciones, concesiones y permisos</b></p>
<p><b>Artículo 257. Del comprobante de pago o boleto:</b></p> <p>1. Las personas concesionarias del servicio público de transporte de personas pasajeras invariablemente deberán entregar a las personas usuarias el boleto o comprobante que acredite el pago del servicio, el cual, contendrá los datos y las características que se precisen en el reglamento, sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, a fin de:</p> <p>I. Indicar el modo y clase del servicio;</p> <p>II. Identificar a la persona concesionaria y al vehículo asignado; y</p> <p>III. Señalar el precio o cuota pagado por la persona usuaria.</p> <p>3. Las personas concesionarias quedarán relevados de entregar boletos mas no de entregar comprobantes a las personas usuarias correspondientes, cuando el pago de</p>	<p><b>Artículo 257. Se deroga</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<p>los servicios se realice mediante medio de pago sin dinero en efectivo y en el vehículo correspondiente se pongan a disposición de las personas usuarias; en los términos previstos en el reglamento de esta Ley, los comprobantes que podrán ser trípticos o documentos similares que contengan información en relación con el seguro de responsabilidad civil que los protege contra los riesgos en su transportación; así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago.</p> <p>4. En el caso de transporte público, solo se emitirá boleto cuando el pago se realice en efectivo, y cuando este se realice a través de una tarjeta no se tiene que emitir boleto, ya que los datos del viaje se guardan en la misma.</p>	
<p><del>Artículo 260. Del objeto de las personas jurídicas.</del></p>	<p>Artículo 260. <i>Se deroga</i></p>
<p><del>Artículo 262. Concesiones de masivo y colectivo.</del></p>	<p>Artículo 262. <i>Se deroga</i></p>
<p><b>Capítulo VII</b> <b>Vigencia de vehículos tanto de transporte público de personas pasajeras colectivo y masivo, taxi o radiotaxi, empresas de redes de transporte, transporte empresarial, grúas, transporte escolar y transporte comunitario</b></p>	<p><b>Capítulo VII</b> <b>Vigencia de vehículos tanto de transporte público de personas pasajeras colectivo y masivo, taxi o radiotaxi, empresas de redes de transporte, transporte empresarial, grúas, transporte escolar y transporte comunitario</b></p>



GOBIERNO DE JALISCO

P O D E R LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

<p><b>Artículo 264. De la antigüedad de los vehículos.</b></p> <p>1. a 3. [...]</p> <p><i>Sin correlativo</i></p>	<p><b>Artículo 264. De la antigüedad de los vehículos.</b></p> <p>1. a 3. [...]</p> <p><b>4. A partir del año 2030, los vehículos de transporte colectivo de personas pasajeras que utilicen gasolina o diesel y concluyan su antigüedad máxima en servicio, únicamente podrán ser sustituidos por vehículos eléctricos, híbridos o que utilicen gas natural.</b></p>
<p><del><b>Artículo 265. De la improcedencia.</b></del></p>	<p><b>Artículo 265. Se deroga</b></p>
<p><b>Artículo 267. Dispositivos.</b></p> <p>1. Los vehículos <del>afectos a las concesiones</del> del servicio público de transporte masivo y colectivo de personas pasajeras, <del>que sean otorgadas por el Ejecutivo,</del> además de acreditar el cumplimiento de las normas generales de carácter técnico aplicable, contarán con cámaras de seguridad que registren el ascenso de personas pasajeras y la conducción de la persona operadora, la operación a lo largo del pasillo de la unidad y el descenso de las personas usuarias; así como los dispositivos que garantizan una accesibilidad universal tales como rampas o elevadores, dispositivos auditivos y táctiles al interior y exterior del vehículo, asientos especiales, racks para bicicleta y los diversos mecanismos que faciliten el ascenso y descenso de la unidad, de conformidad con las características, requisitos y condiciones que se establezcan en la normatividad, reglamentos y demás disposiciones legales aplicables.</p>	<p><b>Artículo 267. Dispositivos.</b></p> <p>1. Los vehículos <b>destinados a la prestación del</b> servicio público de transporte masivo y colectivo de personas pasajeras, además de acreditar el cumplimiento de las normas generales de carácter técnico aplicable, contarán con cámaras de seguridad que registren el ascenso de personas pasajeras y la conducción de la persona operadora, la operación a lo largo del pasillo de la unidad y el descenso de las personas usuarias; así como los dispositivos que garantizan una accesibilidad universal tales como rampas o elevadores, dispositivos auditivos y táctiles al interior y exterior del vehículo, asientos especiales, racks para bicicleta y los diversos mecanismos que faciliten el ascenso y descenso de la unidad, de conformidad con las características, requisitos y condiciones que se establezcan en la normatividad, reglamentos y demás disposiciones legales aplicables.</p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

[...]	[...]
<p><b>Artículo 268. Permisos para el servicio suburbano, interurbano e intermunicipal.</b></p> <p>1. Se podrán conceder permisos solo para el servicio suburbano, interurbano e intermunicipal de transporte de personas pasajeras:</p> <p>I. a II. [...]</p> <p>III. Cuando exista mayor demanda de transporte motivada por ferias, exposiciones, excursiones y causas análogas. En este caso tendrán preferencia las personas concesionarias de las líneas establecidas aun cuando <del>tuvieran el máximo número de vehículos autorizados por la Ley;</del></p> <p>IV. [...]</p>	<p><b>Artículo 268. Permisos para el servicio suburbano, interurbano e intermunicipal.</b></p> <p>1. Se podrán conceder permisos solo para el servicio suburbano, interurbano e intermunicipal de transporte de personas pasajeras:</p> <p>I. a II. [...]</p> <p>III. Cuando exista mayor demanda de transporte motivada por ferias, exposiciones, excursiones y causas análogas. En este caso tendrán preferencia las <b>rutas de transporte de pasajeros</b> establecidas <b>por el Estado;</b></p> <p>IV. [...]</p>
<p><b>Capítulo XVI</b> <b>De la tarifa</b></p>	<p><b>Capítulo XVI</b> <b>De la tarifa</b></p>
<p><b>Artículo 328. Disposiciones generales.</b></p> <p>1. Para realizar actualizaciones y/o modificaciones a las tarifas del transporte público en sus modos de colectivo y masivo, así como otros modos de transporte de personas pasajeras que se adhieran, se deberán tomar en consideración las disposiciones señaladas en el presente Capítulo, así como las normas de carácter técnico y normativo aplicables.</p>	<p><b>Artículo 328. Disposiciones generales.</b></p> <p>1. Para realizar actualizaciones y/o modificaciones a las tarifas del transporte público en sus modos de colectivo y masivo, así como otros modos de transporte de personas pasajeras que se adhieran, se deberán tomar en consideración las disposiciones señaladas en el presente Capítulo, así como las normas de carácter técnico y normativo aplicables.</p> <p><b>2. La tarifa del servicio de transporte público en sus modos colectivo y masivo se determinará en función del interés social.</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<p><b>Artículo 330. Tarifa menores de edad.</b></p> <p>1. Para las y los menores de cinco años, el servicio de transporte público de transporte será gratuito.</p>	<p><b>Artículo 330. Tarifa menores de edad.</b></p> <p>1. Para las y los menores de cinco años, el servicio de transporte público <b>masivo y colectivo</b> será gratuito.</p>
<p><b>Artículo 332. Comité Técnico Tarifario.</b></p> <p>1. El Comité Técnico Tarifario será el responsable de determinar la tarifa de transporte público, el cual estará integrado por una persona que represente a las siguientes organizaciones:</p> <p>I. Consejo <del>Consultivo para la Innovación, Crecimiento y Desarrollo Sostenible;</del></p> <p>II. Confederación de Trabajadores de México (CTM);</p> <p>III. Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC-CROC;</p> <p>IV. Los <del>Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo;</del></p> <p>V. A la Sociedad Civil u Observatorios;</p> <p>VI. A una Universidad Pública o Privada;</p> <p>VII. Instituto <del>de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado;</del> y</p> <p>VIII. La Contraloría del Estado.</p>	<p><b>Artículo 332. Comité Técnico Tarifario.</b></p> <p>1. El Comité Técnico Tarifario será el responsable de determinar la tarifa de transporte público, el cual estará integrado por una persona que represente a:</p> <p>I. <b>Cada uno de los dos sindicatos legalmente reconocidos que representen a la mayoría de los agremiados que operen dentro del organismo, conforme a la normativa laboral vigente;</b></p> <p>II. <b>Los colectivos de usuarios con discapacidad o especializados en materia de accesibilidad universal;</b></p> <p>III. <b>Las personas usuarias de transporte público masivo;</b></p> <p>IV. <b>Las personas usuarias de transporte público colectivo;</b></p> <p>V. <b>Las personas estudiantes usuarias de transporte público;</b></p> <p>VI. <b>El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco;</b></p> <p>VII. <b>La Universidad de Guadalajara;</b></p> <p>VIII. <b>La Contraloría del Estado;</b></p>



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

	<p>IX. El Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara;</p> <p>X. El Sistema de Tren Eléctrico Urbano; y</p> <p>XI. El Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco.</p> <p>En los casos de la representación de las fracciones II, III, IV y V, serán designados mediante un proceso de insaculación, bajo previa convocatoria pública que realice la Secretaría.</p> <p>Todos los integrantes tendrán derecho al uso de la voz y al ejercicio del voto, con excepción de la representación de las fracciones X y XI, que sólo contarán con voz.</p>
<p><b>Capítulo XIX</b> <b>De la política de subsidio a las personas usuarias del transporte</b></p>	<p><b>Capítulo XIX</b> <b>De la política de subsidio a las personas usuarias del transporte</b></p>
<p><b>Artículo 340. De la aplicación de tarifas.</b></p> <p>1. <del>Las personas concesionarias y en general, las personas</del> operadoras de servicios públicos de transporte masivo y colectivo, deberán de aplicar las tarifas previstas en el presente capítulo.</p>	<p><b>Artículo 340. De la aplicación de tarifas.</b></p> <p>1. <b>El Gobierno del Estado</b> y, en general, las <b>autoridades</b> operadoras de servicios públicos de transporte masivo y colectivo, deberán de aplicar las tarifas previstas en el presente capítulo.</p>
<p><b>Artículo 341. De los mecanismos de pago.</b></p> <p>1. La Secretaría implementará el sistema para el cobro de tarifas del servicio público de transporte, a través del mecanismo de pago que al efecto</p>	<p><b>Artículo 341. De los mecanismos de pago.</b></p> <p>1. La Secretaría implementará el sistema para el cobro de tarifas del servicio público de transporte <b>de personas pasajeras</b>, a través del</p>



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

<p>determine la norma técnica en la materia, incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes. En la aplicación del cobro de tarifas, los sistemas de prepago son obligatorios <del>para las personas concesionarias del servicio masivo y colectivo:</del></p>	<p>mecanismo de pago que al efecto determine la norma técnica en la materia, incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes. En la aplicación del cobro de tarifas, los sistemas de prepago son obligatorios.</p>
<p><b>Artículo 347. Pases de transporte.</b></p> <p>1. <del>Las personas concesionarias deberán conceder pases o franquicias a las y los servidores públicos de las fuerzas de seguridad del Estado o de los municipios en servicio.</del></p>	<p><b>Artículo 347. Pases de transporte.</b></p> <p>1. <b>La Secretaría</b> deberá conceder pases o franquicias a las y los servidores públicos de las fuerzas de seguridad del Estado o de los municipios en servicio.</p>

<b>LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE JALISCO</b>	
<b>TEXTO VIGENTE</b>	<b>PROPUESTA</b>
<p><b>Artículo 35.</b></p> <p>1. Las atribuciones de la Secretaría de Transporte son las siguientes:</p> <p>I. a II. [...]</p> <p>III. Otorgar, negar, modificar o revocar los permisos, subrogaciones y concesiones necesarios para la explotación del servicio de transporte público y de la vialidad en el estado;</p> <p>IV. a VII. [...]</p> <p>VIII. Estudiar y establecer las normas para la determinación de la infraestructura y equipamiento para el transporte público, <del>en la tramitación de las concesiones correspondientes;</del></p>	<p><b>Artículo 35.</b></p> <p>1. Las atribuciones de la Secretaría de Transporte son las siguientes:</p> <p>I. a II. [...]</p> <p>III. Otorgar, negar, modificar o revocar los permisos, subrogaciones y concesiones necesarios para la explotación del servicio de transporte público y de la vialidad en el estado, <b>en los términos de los artículos 242 y 242 bis de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco;</b></p> <p>IV. a VII. [...]</p> <p>VIII. Estudiar y establecer las normas para la determinación de la infraestructura y equipamiento para el transporte público;</p>



GOBIERNO DE JALISCO

P O D E R LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

<p>IX. a X. [...]</p> <p>XI. Fijar las medidas conducentes y tramitar, otorgar, negar, revocar o modificar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público en todas sus modalidades, así como de las terminales, talleres, y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios;</p> <p>XII. a XVI. [...]</p> <p>XVII. Planear, integrar y coordinar los servicios del transporte público que ofrece el Estado a través de los organismos públicos descentralizados;</p> <p>XVIII. a XXIII. [...]</p>	<p>IX. a X. [...]</p> <p>XI. Fijar las medidas conducentes y tramitar, otorgar, negar, revocar o modificar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público en <b>las modalidades establecidas en las fracciones II a V del artículo 233 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco</b>, así como de las terminales, talleres, y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios;</p> <p>XII. a XVI. [...]</p> <p>XVII. Planear, integrar, <b>implementar</b> y coordinar los servicios del transporte público que ofrece el Estado a través de los organismos públicos descentralizados;</p> <p>XVIII. a XXIII. [...]</p>
---	---

**V. REPERCUSIONES:**

**a) Jurídicas**

La transición de la prestación indirecta a la prestación directa de la operación del transporte público colectivo implica transitar hacia un proceso gradual de absorción de las rutas y derroteros concesionados conforme finalice la vigencia de cada uno de los contratos. Si bien el vencimiento del término de los contratos produce la extinción de los derechos y obligaciones del concesionario, vencidas las vigencias, los bienes afectos a los concesionarios continuarán siendo de su propiedad, salvo en casos en que se haya establecido una cláusula de reversión; en cuyo caso los bienes pasarían a poder del concedente.

Sin embargo, el Gobierno del Estado podrá remitirse a los mecanismos jurídicos o gestiones que correspondan conforme a la ley, para buscar



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

adquirir, incorporar o asumir la titularidad de bienes afectos de manera directa a la prestación del servicio; pudiendo utilizar esquemas de transferencia, cesión o compra, según sea la figura jurídica adecuada.

A su vez, esta iniciativa deriva en la modificación de diversos marcos normativos que se ven afectados o contravienen el contenido del decreto, así como en la constitución del nuevo organismo público descentralizado que asumirá la operación del sistema.

Asimismo, esta recuperación del sistema exige la adopción de medidas administrativas que protejan a las personas trabajadoras y operadoras que actualmente prestan sus servicios en el sistema de transporte, a fin de garantizar la continuidad del empleo, la preservación de la antigüedad, prestaciones, condiciones generales de trabajo y derechos de seguridad social. En este sentido, la iniciativa prevé que la transición se lleve a cabo mediante los mecanismos jurídicos adecuados, con el objeto de asegurar estabilidad laboral, continuidad operativa del servicio y una implementación gradual que evite despidos masivos o afectaciones al personal que actualmente sostiene la operación cotidiana del transporte público.

### **b) Económicas**

La transición hacia un modelo de prestación directa del servicio de transporte público colectivo por parte del Gobierno del Estado supone un cambio sustantivo en la lógica económica que rige su operación, al sustituir un esquema orientado a la recuperación de inversiones privadas y a la generación de utilidades, por un modelo de provisión de un servicio público cuya finalidad principal es el interés general y no el lucro. Este cambio permite desvincular la determinación de las tarifas del pasaje de criterios predominantemente mercantiles, abriendo la posibilidad de establecer políticas tarifarias con enfoque social, orientadas al mantenimiento e incluso a la reducción de las tarifas reales del pasaje, en función de criterios de accesibilidad, equidad y sostenibilidad financiera del sistema.

En este sentido, la reforma tiene el potencial de generar un impacto positivo en el poder adquisitivo de las familias usuarias, al reducir la presión que el gasto en transporte ejerce sobre sus ingresos, particularmente en los sectores más vulnerables, que destinan una proporción significativa de su ingreso al desplazamiento cotidiano hacia centros de trabajo, educación,



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

labores de cuidados, entre otros. La estabilidad o disminución de las tarifas contribuye a la protección de las finanzas familiares, favorece condiciones de inclusión económica y fortalece el ejercicio efectivo de derechos económicos y sociales vinculados a la movilidad.

### **c) Sociales**

Se prevé que con esta medida se puedan reorientar los criterios de planeación y operación del sistema de transporte público colectivo hacia objetivos de cobertura territorial, frecuencia de paso y calidad del servicio, con independencia de la rentabilidad financiera de determinadas rutas, derroteros o corredores. Este enfoque posibilitaría garantizar el acceso efectivo al transporte público en zonas periféricas, áreas de baja densidad o trayectos con menor demanda relativa, que en el esquema concesionado tienden a ser desatendidos o subatendidos; de tal forma que se contribuirá a reducir desigualdades territoriales en el acceso al servicio. Asimismo, la operación pública facilita la estandarización de criterios de calidad en materia de frecuencias de paso, condiciones de confort, seguridad, mantenimiento mecánico y disponibilidad de elementos de accesibilidad universal, lo que deriva en una experiencia de viaje más digna para las personas usuarias.

De manera complementaria, el fortalecimiento de la calidad, cobertura y accesibilidad del transporte tiene un efecto directo en la satisfacción de las personas usuarias y en la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad, particularmente personas con discapacidad, adultas mayores e infancias. La mejora integral del servicio constituye, además, un incentivo estructural para el cambio modal a favor del transporte público frente al uso del vehículo particular, lo que contribuirá a disminuir la congestión vial y a generar condiciones más eficientes de movilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara, con externalidades positivas en términos de tiempos de traslado, seguridad vial, calidad del aire y calidad de vida urbana.

### **d) Presupuestarias y de sostenibilidad financiera**

Sobre la viabilidad presupuestaria de la iniciativa de transicionar a un modelo de prestación directa del servicio de transporte público mediante la creación de un Organismo Público Descentralizado.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

## 1. Naturaleza del impacto presupuestario: de la opacidad a la inversión pública

La presente iniciativa no constituye una simple modificación administrativa, sino una transformación estructural del modelo financiero del sistema de transporte público colectivo, al sustituir un esquema de concesiones privadas fragmentadas por un modelo de gestión pública directa. Por lo tanto, el impacto presupuestario debe analizarse como una reestructuración del gasto público existente, y no como la creación de una nueva carga hacendaria:

Esto implica:

- **Internalizar costos:** incorporar en el presupuesto estatal los costos efectivos de operación, mantenimiento y renovación de flota, actualmente cubiertos de manera indirecta por el usuario vía tarifa o por subsidios implícitos y de difícil fiscalización.
- **Convertir subsidios implícitos en subsidios programables:** las transferencias públicas destinadas al sistema se integrarán en el presupuesto estatal de forma transparente, permitiendo su evaluación, control y fiscalización.
- **Eliminación de rentas privadas en la estructura tarifaria:** el modelo de gestión directa elimina los márgenes de utilidad privada que actualmente forman parte del costo del servicio en el sistema concesionado, permitiendo que dichos recursos se reinviertan íntegramente en la mejora y expansión del sistema.

## 2. Estructura de costos del modelo de gestión directa (OPD)

La operación directa implica la asunción de los siguientes componentes presupuestales, clasificados para efectos de disciplina financiera:

Tipo de Gasto	Componentes
<b>A. Gasto Corriente</b>	Nómina de operadores y personal técnico; Combustible y energía; Mantenimiento preventivo y correctivo; Seguros, supervisión y administración; Sistemas tecnológicos de control y recaudo.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

## Tipo de Gasto

## Componentes

### B. Gasto de Capital

Renovación y adquisición de flota; Infraestructura operativa (patios, talleres, terminales); Sistemas inteligentes de transporte; Transición energética progresiva.

La separación entre operación y renovación de activos permite establecer mecanismos claros de sostenibilidad financiera.

## 3. Análisis de viabilidad financiera y mecanismos de blindaje

### 3.1. Esquema de adquisición de flota

A diferencia de esquemas tradicionales de adquisición masiva financiados mediante deuda pública o privada, la presente iniciativa propone un modelo de integración escalonada del parque vehicular, financiado mediante "flujo operativo del sistema" y aportaciones públicas programadas.

Este mecanismo permite evitar compromisos financieros de largo plazo, al tiempo que alinea la renovación vehicular con las disposiciones establecidas y objetivos de sostenibilidad integral.

La inversión estimada para la consolidación del sistema asciende a \$12 mil millones de pesos (mdp), correspondientes a la adquisición de 5 mil unidades con un costo promedio de \$2.4 mdp por unidad. Dicha inversión no se ejecutará en un solo ejercicio fiscal, sino mediante un proceso gradual de incorporación.

### Programa de integración de flota

Año	Unidades incorporadas	Inversión estimada (mdp)
2026	1,000	\$2,400
2027	1,200	\$2,880
2028	1,400	\$3,360
2029	1,400	\$3,360



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**Total** **5,000** **\$12,000**

Este esquema permite distribuir la presión presupuestaria en varios ejercicios fiscales, evitando impactos abruptos en el gasto público.

### **3.2. Fondo permanente de renovación de flota**

El excedente operativo del sistema se integrará a los recursos del OPD que, en complemento con las aportaciones públicas programadas, permitirá financiar la renovación progresiva del parque vehicular, cubrir costos operativos, así como proyectos de mejora e inversión sin necesidad de recurrir al endeudamiento, garantizando la sostenibilidad financiera del sistema.

#### **Fuentes anuales de recursos**

<b>Fuente</b>	<b>Monto</b>
Excedente operativo del sistema	\$1,800 mdp
Aportación estatal programada	\$1,400 mdp
<b>Total anual disponible (sumatoria)</b>	<b>\$3,200 mdp</b>

Cabe señalar que, con un costo promedio por unidad de \$2.4 mdp, el fondo anual permitiría financiar aproximadamente 1,333 unidades por año, lo que asegura la renovación permanente del parque vehicular y permite sostener el programa de integración del sistema sin presiones presupuestarias extraordinarias.

### **3.3 Transición energética y cumplimiento de la reforma al Art. 264.**

El modelo financiero propuesto permite cumplir con lo propuesto en el artículo 264, numeral 4, relativo a la antigüedad de los vehículos de transporte colectivo, en el cual se establece que:

#### ***Artículo 264. De la antigüedad de los vehículos.***

*1. a 3. [...]*



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

***4. A partir del año 2030, los vehículos que operen con gasolina o diesel y concluyan su vida útil únicamente podrán ser sustituidos por vehículos eléctricos, híbridos o que utilicen gas natural.***

En consecuencia, el “programa renovación del sistema” contempla dos fases:

#### **FASE I - Integración del sistema (2026-2029)**

Consolidación del parque vehicular necesario para la operación del sistema mediante la incorporación progresiva de unidades.

#### **FASE II - Sustitución energética progresiva (2030 en adelante)**

Las unidades que concluyan su vida útil serán sustituidas exclusivamente por autobuses:

- Eléctricos
- Híbridos
- De gas natural

La electrificación del sistema se implementará de manera prioritaria en:

- Corredores troncales
- Rutas de mayor demanda

La transición energética permitirá reducir progresivamente los costos de mantenimiento y combustibles, así como las emisiones contaminantes del sistema.

### **3.4. Flujo de efectivo operativo (autosuficiencia operativa)**

El modelo propuesto demuestra autosuficiencia en la operación cotidiana del sistema, lo que implica que los ingresos propios generados por el recaudo tarifario permiten cubrir la totalidad de los costos operativos del servicio.

En este esquema, el subsidio público no se destina a cubrir gasto corriente, sino que se orienta exclusivamente a fortalecer la inversión en activos del sistema, particularmente la integración y renovación progresiva del parque vehicular.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

### Estructura financiera operativa anual

Ingresos propios brutos (recaudo tarifario)	\$13,150 mdp
Gastos operativos	\$11,350 mdp
<b>Total anual disponible</b> (Ingresos - Gastos)	<b>\$1,800 mdp</b>

Este margen operativo permite cubrir integralmente los costos asociados a la operación del sistema, incluyendo:

- Combustible o energía
- Nómina de operadores y personal técnico
- Mantenimiento preventivo y correctivo
- Operación tecnológica y control del sistema
- Costos administrativos y de supervisión

Adicionalmente, genera un excedente operativo anual que puede destinarse a la inversión en renovación de flota, mediante el fondo de renovación del sistema.

Bajo este modelo, el subsidio estatal cumple una función estratégica: acelerar la modernización del sistema y garantizar la tarifa social, sin convertirse en un mecanismo permanente de financiamiento del gasto operativo.

### 3.5. Comparativa de eficiencia: Modelo de gestión indirecta (concesionada) vs Modelo de gestión directa (estatal)

La viabilidad financiera del modelo propuesto se sustenta en su eficiencia económica comparada, derivada de la eliminación de ineficiencias estructurales presentes en el sistema concesionado. En el modelo actual, la operación fragmentada por concesionarios genera costos adicionales asociados a márgenes de utilidad privada, duplicación de estructuras administrativas y ausencia de economías de escala.

Concepto	Modelo Concesionado (Actual)	Modelo Estatal (Propuesto)	Variación
Costo por kilómetro	\$42.00 - \$48.00	\$35.36	-15% a -25%



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

<b>Margen de utilidad privada</b>	15% - 20%	0% (Reinversión social)	Eliminación de renta
<b>Transparencia fiscal</b>	Opacidad en recaudo	Fiscalización 100% digital	Blindaje anticorrupción
<b>Economías de escala</b>	Nulas (fragmentado)	Altas (compras consolidadas)	Reducción de costos

En consecuencia, el modelo estatal no implica un mayor gasto público, sino una reorganización más eficiente del gasto existente, orientada a maximizar el valor social del sistema de transporte público.

### 3.6 Mecanismos de blindaje ante volatilidad macroeconómica

Con el objetivo de garantizar la sostenibilidad financiera del sistema en el mediano y largo plazo, se proponen diversos mecanismos de estabilidad que permitan absorber fluctuaciones macroeconómicas sin comprometer la operación del servicio ni la política tarifaria.

1. **Fondo de estabilización energética:** se propone destinar una reserva equivalente al 2% de los ingresos anuales del sistema, con el objetivo de absorber incrementos extraordinarios en los precios del combustible, del gas natural o de la energía eléctrica, evitando impactos abruptos en la tarifa o en el subsidio público.
2. **Indexación salarial controlada:** los ajustes salariales se vincularán exclusivamente a la inflación proyectada, garantizando estabilidad presupuestaria y evitando presiones estructurales sobre el gasto corriente.
3. **Transición energética progresiva:** en cumplimiento del Art. 264, numeral 4, relativo a la antigüedad de los vehículos de transporte colectivo, a partir de 2030 las unidades que concluyan su vida útil deberán ser sustituidas por vehículos eléctricos, híbridos o de gas natural. La migración gradual hacia tecnologías de menor costo operativo permitirá reducir hasta en 40% los gastos asociados a mantenimiento y consumo energético por unidad, lo que contribuirá a disminuir la presión fiscal del sistema en el mediano plazo.

### 4. Impacto patrimonial para el Estado



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

Uno de los elementos centrales para evaluar la sostenibilidad de la presente iniciativa es su impacto patrimonial para el Estado, toda vez que el modelo propuesto transforma el esquema actual de subsidios difusos y rentas privadas en inversión pública que se traduce directamente en activos estratégicos de propiedad estatal.

En el modelo concesionado vigente, una parte significativa de los recursos públicos y del ingreso tarifario termina incorporándose a la estructura de costos de operadores privados, sin generar activos duraderos para el Estado. En contraste, el modelo de prestación directa mediante un OPD permite que los recursos públicos destinados al sistema se materialicen en bienes patrimoniales tangibles, fortaleciendo el patrimonio público y la capacidad operativa del sistema de transporte.

Bajo el esquema propuesto de integración progresiva de flota, el Estado consolida la propiedad de 5,000 unidades de transporte público, lo que representa un valor patrimonial aproximado de \$12 mil mdp en activos vehiculares. A este patrimonio se suman otros activos estratégicos asociados al sistema, tales como:

- Infraestructura operativa (patios de resguardo, talleres y terminales).
- Sistemas tecnológicos de control y recaudo.
- Equipamiento para gestión de flota y sistemas inteligentes de transporte.

En consecuencia, los recursos públicos destinados al fortalecimiento del sistema no se diluyen en gasto corriente, sino que se convierten progresivamente en activos productivos de propiedad pública, capaces de generar valor social y económico en el largo plazo. De esta manera, el subsidio estatal deja de operar como un mecanismo compensatorio para sostener un modelo concesionado ineficiente, y pasa a constituirse como una inversión pública estratégica, orientada a consolidar un sistema de transporte moderno, eficiente y patrimonialmente sólido.

En términos de política pública, esto implica un cambio estructural en la lógica financiera del transporte público: de un esquema de subsidio al operador privado, a un modelo de inversión pública que construye patrimonio colectivo y capacidad operativa estatal.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

## 5. Dictamen de sostenibilidad hacendaria

Se dictamina que la iniciativa no compromete la calificación crediticia ni la estabilidad de las finanzas públicas, por las siguientes razones:

- **Generación de activos reales:** el Estado adquiere propiedad sobre la flota (5,000 unidades), aumentando el patrimonio público a cambio de un subsidio que antes se diluía en rentas privadas.
- **Flujo constante:** al ser un servicio con recaudo diario, el riesgo de impago en los financiamientos es mínimo.
- **Costo de oportunidad favorable:** el gasto en subsidio es menor al costo económico y social de la parálisis y la ineficiencia del sistema actual.

Por lo anterior, se concluye que la iniciativa es financieramente viable. El modelo propuesto no sólo cumple con los principios de la Ley de Disciplina Financiera, sino que optimiza el gasto público al transformar un subsidio implícito, opaco y con rentas privadas, en una inversión pública tangible, fiscalizable y generadora de patrimonio estatal, con un impacto presupuestal controlado y decreciente en términos reales gracias a las economías de escala y la transición energética.

Teniendo en consideración lo recién expuesto y fundado, sometemos a su consideración la siguiente:

### **INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO; DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE JALISCO; Y QUE EXPIDE LA LEY QUE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO DEL ESTADO DE JALISCO**

**ARTÍCULO PRIMERO.** - Se reforman diversos artículos de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

#### **TÍTULO PRIMERO Disposiciones Generales**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

## Capítulo I Del objeto de la Ley y conceptos generales

### Artículo 3. Regulación de la Ley.

1. Las disposiciones de la presente Ley regularán:

I. a VI. (...)

VII. Los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones y permisos destinados a la prestación del servicio público de transporte **en sus modalidades referidas en las fracciones II a V del artículo 233 de la presente Ley**, y en la operación de servicios en el área del derecho de vía;

### Artículo 5. Glosario.

1. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

[...]

CXXI. Reversión. Es el acto administrativo mediante el cual el Poder Ejecutivo del Estado, acuerda la recuperación de la concesión, permiso o autorización a través de la cual se autoriza a una persona física o jurídica la prestación del servicio de transporte público en cualquiera de sus modos, **conforme a lo establecido por esta Ley.**

[...]

CXXXI. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la autoridad competente otorga un permiso o autorización a personas físicas o **jurídicas** para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable **y con excepción de las modalidades de transporte de personas pasajeras.**

[...]

CXXXII. Servicio de transporte público: Actividad mediante la cual la autoridad competente satisface las necesidades de transporte accesible e incluyente, dentro del área de su jurisdicción, **y que comprende las modalidades previstas por el artículo 233 de la presente Ley.**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**CXXXII bis. Servicio de transporte público colectivo: Servicio de pasajeros que opera mediante vehículos de capacidad media, en rutas, derroteros y paradas previamente autorizadas, sobre vialidades de uso común, destinado a atender la demanda cotidiana de desplazamientos urbanos, suburbanos, interurbanos o intermunicipales.**

**CXXXII ter. Servicio de transporte público masivo: Servicio de pasajeros de alta capacidad, que opera en corredores o infraestructura segregada del tránsito general, con estaciones fijas, altos niveles de frecuencia, regularidad y control operativo, destinado a movilizar grandes volúmenes de personas en corredores de alta demanda.**

[...]

CXLIX. Transporte público de personas pasajeras: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general, **mediante las autoridades estatales competentes**, de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos.

[...]

## **TÍTULO TERCERO** **De las Autoridades y Organismos**

### **Capítulo II** **De las atribuciones y competencia del Estado y la policía vial**

#### **Artículo 56. Atribuciones del Ejecutivo.**

1. Son atribuciones del Ejecutivo, que ejercerá de manera directa o a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta Ley y en sus reglamentos, las siguientes:

[...]

VII. Coordinar los proyectos y programas de construcción y ampliación de las obras del sistema de transporte masivo y colectivo, autorizarlos en el ámbito de su competencia, **y encargarse de su vigilancia;**

[...]



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

XIV. Otorgar concesiones, autorizaciones y permisos, que correspondan a la prestación del servicio público de transporte, **en sus modalidades establecidas de las fracciones II a V del artículo 233 de la presente Ley;**

[...]

XX. Proponer los términos de coordinación con los municipios, a fin de establecer los modos de participación y consulta a efecto de autorizar, en su caso, las concesiones, autorizaciones y permisos en materia del servicio público de transporte, **en los términos de la fracción XIV del presente artículo;**

## Capítulo VII

### De los organismos de participación social, consulta y auxiliares

#### Artículo 79. Consejo consultivo.

1. El Consejo Consultivo, es un organismo auxiliar de consulta, con funciones deliberativas y propositivas, donde participen los sectores público, privado, académico y social, que se integrará en forma permanente por:

[...]

#### IV. *Se deroga*

[...]

## TÍTULO DÉCIMO

### Del Servicio de Transporte Público

#### Capítulo I

#### Disposiciones generales

#### Artículo 231. Facultades Ejecutivo.

1. Corresponde al Ejecutivo respecto al transporte público:

I. a III. [...]

IV. **Prestar el servicio de transporte público de personas pasajeras en sus modalidades masiva y colectiva;**

V. Las demás que establezca el reglamento de la presente Ley.

#### Artículo 234. Características del servicio masivo y colectivo.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

1. **El Gobierno del Estado es el único facultado** para prestar el servicio de transporte público masivo y colectivo en los términos de la presente Ley, su reglamento y normatividad aplicable.

**En ningún caso, se autorizará a personas físicas o jurídicas prestar dicho servicio por conducto de concesión, permiso, autorización o acto administrativo equivalente.**

**Artículo 234 Bis. Condiciones y obligaciones para prestar el servicio de transporte público masivo y colectivo.**

1. **Destinar al menos el veinte por ciento del total de asientos de las unidades de transporte, debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niño menor de cinco años;**

2. **Proteger, orientar y respetar a las personas usuarias del servicio, debiendo instalar en sus unidades un sistema de auxilio que vincule a las personas a los servicios de emergencia en los términos de lo establecido por esta Ley, su reglamento y normatividad aplicable, informando a las personas usuarias de forma sencilla de su instalación y buen uso;**

3. **Del comprobante de pago o boleto:**

I. **Entregar a las personas usuarias el boleto o comprobante que acredite el pago del servicio, el cual, contendrá los datos y las características que se precisen en el reglamento, sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, a fin de:**

a) **Indicar el modo y clase del servicio;**

b) **Señalar el precio o cuota pagado por la persona usuaria.**

II. **Quedarán relevadas de entregar boletos cuando el pago se realice mediante el sistema de prepago, ya que el comprobante y datos del viaje se guardan en la tarjeta.**

4. **Obtener y conservar vigente constancia o póliza de seguro de cobertura amplia, de acuerdo con la reglamentación que al respecto se expida.**

5. **Poner a disposición de las personas usuarias, dentro de las unidades, y en los términos previstos en el reglamento de esta Ley, los comprobantes que podrán ser trípticos o documentos similares que contengan información en relación con el seguro de**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

responsabilidad civil que los protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago.

6. Colocar en los vehículos emblemas o distintivos, a fin de identificar aquellas habilitadas para el servicio de personas con discapacidad y ofrecerles servicios y atenciones especiales.

7. Las fracciones VII, VIII, XIII y XVI del artículo 242 Bis de esta Ley.

8. Las demás que señalen la presente Ley y disposiciones legales y normativas aplicables.

### Capítulo III

#### De las concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público

##### Artículo 242. Concesiones

1. El servicio de transporte que requiere de concesión comprende el siguiente modo:

I. Taxi y radiotaxi.

##### Artículo 242 bis. Derechos y obligaciones de las personas titulares de concesiones, permisos y autorizaciones.

1. Las personas titulares de concesiones, permisos y autorizaciones del servicio de transporte público, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. [...]

II. *Se deroga*

III. *Se deroga*

IV. *Se deroga*

V. [...]

VI. Verificar que las personas conductoras u operadores a su servicio, reúnan los requisitos establecidos en esta Ley y se desempeñen conforme a este artículo;

VII. a XIX. [...]

##### Artículo 244. Actualización en caso de muerte de la persona titular.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

1. Si fallece la persona titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en la fracción **XVII** del artículo 242 Bis de la presente Ley.

[...]

#### Capítulo IV

### De las bases generales para otorgar concesiones del servicio público de transporte

#### Artículo 250. Determinación de las concesiones.

1. a 5. [...]

6. *Se deroga*

#### Artículo 253. Consideraciones del derecho de adquirir una concesión.

1. En los casos establecidos por esta Ley, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte en cualquiera de **los** modos **aplicables**, que se otorga a los prestadores de este servicio que puedan ser personas físicas, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente y se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio. Asimismo, se estará a lo siguiente:

[...]

#### Capítulo VI

### De las condiciones y requisitos para prestar el servicio de transporte público en todos sus modos de autorizaciones, concesiones y permisos

Artículo 257. *Se deroga*

Artículo 260. *Se deroga*

Artículo 262. *Se deroga*

#### Capítulo VII

### Vigencia de vehículos tanto de transporte público de personas pasajeras colectivo y masivo, taxi o radiotaxi, empresas de redes de transporte, transporte empresarial, grúas, transporte escolar y transporte comunitario



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

#### **Artículo 264. De la antigüedad de los vehículos.**

1. a 3. [...]

**4. A partir del año 2030, los vehículos de transporte colectivo de personas pasajeras que utilicen gasolina o diesel y concluyan su antigüedad máxima en servicio, únicamente podrán ser sustituidos por vehículos eléctricos, híbridos o que utilicen gas natural.**

#### **Artículo 265. *Se deroga***

#### **Artículo 267. Dispositivos.**

1. Los vehículos **destinados a la prestación del** servicio público de transporte masivo y colectivo de personas pasajeras, además de acreditar el cumplimiento de las normas generales de carácter técnico aplicable, contarán con cámaras de seguridad que registren el ascenso de personas pasajeras y la conducción de la persona operadora, la operación a lo largo del pasillo de la unidad y el descenso de las personas usuarias; así como los dispositivos que garantizan una accesibilidad universal tales como rampas o elevadores, dispositivos auditivos y táctiles al interior y exterior del vehículo, asientos especiales, racks para bicicleta y los diversos mecanismos que faciliten el ascenso y descenso de la unidad, de conformidad con las características, requisitos y condiciones que se establezcan en la normatividad, reglamentos y demás disposiciones legales aplicables.

[...]

#### **Artículo 268. Permisos para el servicio suburbano, interurbano e intermunicipal.**

1. Se podrán conceder permisos solo para el servicio suburbano, interurbano e intermunicipal de transporte de personas pasajeras:

I. a II. [...]

III. Cuando exista mayor demanda de transporte motivada por ferias, exposiciones, excursiones y causas análogas. En este caso tendrán preferencia las **rutas de transporte de pasajeros** establecidas **por el Estado**;

IV. [...]

### **Capítulo XVI De la tarifa**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

### **Artículo 328. Disposiciones generales.**

1. Para realizar actualizaciones y/o modificaciones a las tarifas del transporte público en sus modos de colectivo y masivo, así como otros modos de transporte de personas pasajeras que se adhieran, se deberán tomar en consideración las disposiciones señaladas en el presente Capítulo, así como las normas de carácter técnico y normativo aplicables.

**2. La tarifa del servicio de transporte público en sus modos colectivo y masivo se determinará en función del interés social.**

### **Artículo 330. Tarifa menores de edad.**

1. Para las y los menores de cinco años, el servicio de transporte público **masivo y colectivo** será gratuito.

### **Artículo 332. Comité Técnico Tarifario.**

1. El Comité Técnico Tarifario será el responsable de determinar la tarifa de transporte público, el cual estará integrado por una persona que represente a:

**I. Cada uno de los dos sindicatos legalmente reconocidos que representen a la mayoría de los agremiados que operen dentro del organismo, conforme a la normativa laboral vigente;**

**II. Los colectivos de usuarios con discapacidad o especializados en materia de accesibilidad universal;**

**III. Las personas usuarias de transporte público masivo;**

**IV. Las personas usuarias de transporte público colectivo;**

**V. Las personas estudiantes usuarias de transporte público;**

**VI. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco;**

**VII. La Universidad de Guadalajara;**

**VIII. La Contraloría del Estado;**

**IX. El Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara;**

**X. El Sistema de Tren Eléctrico Urbano; y**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

## **XI. El Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco.**

**En los casos de la representación de las fracciones II, III, IV y V, serán designados mediante un proceso de insaculación, bajo previa convocatoria pública que realice la Secretaría.**

**Todos los integrantes tendrán derecho al uso de la voz y al ejercicio del voto, con excepción de la representación de las fracciones X y XI, que sólo contarán con voz.**

### **Capítulo XIX**

#### **De la política de subsidio a las personas usuarias del transporte**

##### **Artículo 340. De la aplicación de tarifas.**

1. **El Gobierno del Estado** y, en general, las **autoridades** operadoras de servicios públicos de transporte masivo y colectivo, deberán de aplicar las tarifas previstas en el presente capítulo.

##### **Artículo 341. De los mecanismos de pago.**

1. La Secretaría implementará el sistema para el cobro de tarifas del servicio público de transporte **de personas pasajeras**, a través del mecanismo de pago que al efecto determine la norma técnica en la materia, incorporando en lo posible los avances tecnológicos existentes. En la aplicación del cobro de tarifas, los sistemas de prepago son obligatorios.

##### **Artículo 347. Pases de transporte.**

1. **La Secretaría** deberá conceder pases o franquicias a las y los servidores públicos de las fuerzas de seguridad del Estado o de los municipios en servicio.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Se reforma el artículo 35 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

##### **Artículo 35.**

1. Las atribuciones de la Secretaría de Transporte son las siguientes:

I. a II. [...]

III. Otorgar, negar, modificar o revocar los permisos, subrogaciones y concesiones necesarios para la explotación del servicio de transporte público



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

y de la vialidad en el estado, **en los términos de los artículos 242 y 242 bis de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco;**

IV. a VII. [...]

VIII. Estudiar y establecer las normas para la determinación de la infraestructura y equipamiento para el transporte público;

IX. a X. [...]

XI. Fijar las medidas conducentes y tramitar, otorgar, negar, revocar o modificar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público en **las modalidades establecidas en las fracciones II a V del artículo 233 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco**, así como de las terminales, talleres, y demás instalaciones que se requieran para la prestación adecuada de los servicios;

XII. a XVI. [...]

XVII. Planear, integrar, **implementar** y coordinar los servicios del transporte público que ofrece el Estado a través de los organismos públicos descentralizados;

XVIII. a XXIII. [...]

**ARTÍCULO TERCERO.-** Se expide la Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

**LEY QUE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO  
DENOMINADO SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO DEL  
ESTADO DE JALISCO**

**PROYECTO DE DECRETO**

**CAPÍTULO I**

**Disposiciones Generales**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**Artículo 1.** Se crea el Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco como un Organismo Público Descentralizado sectorizado a la Secretaría de Transporte del Poder Ejecutivo del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, autonomía técnica, operativa y de gestión

**Artículo 2.** El servicio del Transporte Público Colectivo ofrecido por el Organismo se organizará en función del interés general y su objeto será garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad mediante la planeación, organización, prestación, regulación, control y evaluación del servicio de transporte público de pasajeros, en su modalidad de transporte colectivo, en el estado de Jalisco.

**Artículo 3.** Para el cumplimiento de su objeto, el Organismo conducirá sus actividades en forma programada, con base en las determinaciones que establezca el Consejo para el logro de los objetivos y prioridades del Plan Estatal de Desarrollo y Gobernanza del estado de Jalisco y de los Programas Sectoriales e Institucionales que se deriven de los mismos.

**Artículo 4.** En lo relativo a lo no previsto en la presente Ley, se observarán de manera supletoria las disposiciones contenidas en la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

**Artículo 5.** Para efectos de la presente ley, se entenderá por:

I. Consejo: el Consejo de Administración del Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco.

II. Derrotero: descripción de un recorrido de origen y destino autorizado para la prestación del servicio público de transporte colectivo.

III. Ley: Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco.

IV. Ley de Movilidad: Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

V. Organismo: el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco.

VI. Secretaría: Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

VII. Sistema: Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco.

VIII. Transporte Colectivo: servicio de pasajeros que opera mediante vehículos de capacidad media, en rutas, derroteros y paradas previamente autorizadas, sobre vialidades de uso común, destinado a atender la demanda cotidiana de desplazamientos urbanos, suburbanos, interurbanos o intermunicipales.

**Artículo 6.** El Organismo ejercerá sus atribuciones en todo el territorio del estado de Jalisco.

**Artículo 7.** La actuación del Organismo se regirá por los principios rectores de la movilidad, la seguridad vial y el transporte, establecidos en la Ley de Movilidad.

**Artículo 8.** El servicio público de transporte sujeto a la operación del Organismo se prestará en modalidad de servicio de transporte público colectivo en los términos de la Ley de Movilidad.

## CAPÍTULO II

### Del Patrimonio y Régimen Financiero

**Artículo 9.** El patrimonio del Organismo se integrará por:

I. Los muebles, inmuebles, numerario y demás bienes que los gobiernos federal, estatal y municipal le aporten para la prestación del servicio público a su cargo;

II. Los ingresos propios y rendimientos que obtenga de la prestación del servicio público a su cargo;

III. Los subsidios, subvenciones, aportaciones y demás ingresos provenientes de los gobiernos federal, estatal y municipales, para el cumplimiento de sus objetivos; y

IV. Los frutos que perciba de sus bienes y servicios, así como los donativos, aportaciones o legados que obtenga o reciba por cualquier medio legal.

**Artículo 10.** El Organismo contará con fuentes de financiamiento públicas, sociales y propias, garantizando la sostenibilidad financiera del sistema.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**Artículo 11.** Son ingresos propios del Organismo los derivados de la prestación del servicio, explotación de infraestructura, derechos accesorios y aprovechamientos autorizados por la Ley.

**Artículo 12.** El Gobierno del Estado y los ayuntamientos deberán garantizar subsidios suficientes para asegurar el carácter público y social del servicio.

**Artículo 13.** Los bienes del Organismo serán inembargables e imprescriptibles.

**Artículo 14.** El Organismo constituirá reservas financieras suficientes para la operación, mantenimiento, expansión y contingencias.

**Artículo 15.** Todo acto de dominio sobre bienes muebles del Organismo requerirá autorización expresa del Consejo.

**Artículo 16.** Para cualquier acto jurídico que implique transmisión de dominio respecto de bienes inmuebles del Organismo o constitución de gravámenes sobre los mismos, se requerirá la autorización del H. Congreso del Estado, previa anuencia y por conducto del titular del Poder Ejecutivo Estatal.

## CAPÍTULO TERCERO

### Del Gobierno del Organismo

**Artículo 17.** El Consejo de Administración es el órgano supremo de gobierno del Organismo y se integrará de forma honorífica por una representación de:

- I. La Secretaría de Transporte, quien lo presidirá;
- II. La Secretaría de la Hacienda Pública;
- III. La Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana;
- IV. La Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial;
- V. La Secretaría de Infraestructura y Obra Pública;
- VI. La Dirección General del Sistema de Tren Eléctrico Urbano;



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

VII. Los Ayuntamientos de:

- a) Guadalajara;
- b) San Pedro Tlaquepaque;
- c) Tlajomulco de Zúñiga;
- d) Tonalá; y
- e) Zapopan.

VIII. Cada región del interior del estado donde tenga presencia el servicio;

IX. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte; y

X. La Universidad de Guadalajara.

Las personas integrantes tendrán derecho a voz y voto, con excepción de la persona titular de la Dirección General del Organismo, quien fungirá como Secretaría Técnica, sólo con derecho a voz.

Las representaciones dentro del Consejo serán designadas conforme indique el reglamento de la Ley.

**Artículo 18.** Las sesiones del Consejo podrán ser ordinarias y extraordinarias.

Las sesiones ordinarias se celebrarán por lo menos una vez cada tres meses. Su convocatoria, orden del día y el apoyo documental de asuntos que se van a conocer, se deberá hacer llegar a los miembros del Consejo e invitados, con un mínimo de cinco días hábiles de anticipación a la fecha de celebración de la sesión.

Las sesiones extraordinarias tendrán por objeto tratar asuntos que por su urgencia no puedan esperar a ser desahogados en la siguiente sesión ordinaria y podrán convocarse por la Secretaría Técnica, cuando se estime necesario; o bien, a petición de la mayoría de los miembros del Consejo. En las mismas sólo podrán desahogarse los asuntos para los cuales fueron convocadas.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**Artículo 19.** El Consejo podrá sesionar válidamente con la asistencia de, por lo menos, la mitad más uno de sus miembros, y siempre que entre ellos se encuentre quien ocupe la Presidencia.

Las resoluciones se tomarán por mayoría de los miembros presentes. En caso de empate, quien ocupe la Presidencia del Consejo tendrá voto de calidad.

A las sesiones del Consejo podrán asistir personas invitadas especiales con aprobación de la Presidencia del Consejo, quienes podrán participar con voz pero sin voto.

**Artículo 20.** Son atribuciones del Consejo:

I. Establecer las políticas estratégicas generales y definir las prioridades a las que se sujetará el Organismo, relativas a la prestación del servicio, productividad, finanzas, investigación, desarrollo tecnológico y administración en general;

II. Aprobar los programas operativos anuales, el anteproyecto del presupuesto de egresos, el proyecto de ingresos, los estados financieros y los balances generales;

III. Remitir al Titular del Ejecutivo el anteproyecto del presupuesto de egresos;

IV. Supervisar la planeación financiera del Organismo y autorizar la contratación de créditos que este requiera para la consecución de su objeto social, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

V. Autorizar la creación de fideicomisos para la administración de ingresos y proponer, en caso de excedentes económicos, la constitución de reservas;

VII. Aprobar la expedición y modificación de las condiciones generales de trabajo, los reglamentos internos, la organización general y los manuales de procedimientos, operación y prestación de servicios del Organismo;

VIII. Autorizar la realización de obras de infraestructura y mejoramiento de los servicios que preste el Organismo;



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

IX. Designar y remover a la persona titular de la Dirección General, en los términos del Reglamento de la Ley;

X. Nombrar y remover, a propuesta de la persona titular de la Dirección General, a las personas servidoras públicas del Organismo que ocupen cargos en las dos jerarquías administrativas inmediatamente inferiores a la de aquél;

XI. Aprobar la adquisición de los bienes muebles e inmuebles que sean necesarios para su objeto, así como los actos de dominio respecto a los mismos;

XII. Autorizar la creación y extinción de comisiones de apoyo; y

XIII. Las demás que se señalen en otras leyes, reglamentos, decretos y acuerdos para el mejor cumplimiento del objeto y funciones del Organismo.

**Artículo 21.** Son atribuciones de la Presidencia del Consejo:

I. Presidir las sesiones del Consejo y hacer cumplir sus acuerdos;

II. Representar al Consejo;

III. Instalar, conducir y, en su caso, levantar las sesiones del Consejo, así como someter a votación los asuntos tratados;

IV. Resolver las votaciones, en caso de empate, con su voto de calidad;

V. Convocar a las sesiones ordinarias y extraordinarias;

VI. Proponer el calendario de sesiones del Consejo;

VII. Firmar las actas de las sesiones; y

VIII. Las demás que se establezcan por acuerdo del Consejo y en otras disposiciones aplicables.

**Artículo 22.** El Consejo rendirá anualmente al titular del Ejecutivo un informe de las labores realizadas durante el ejercicio anterior, sobre la marcha general del Organismo y las cuentas de gestión; mismo que tendrá carácter público.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**Artículo 23.** Son atribuciones de la Secretaría Técnica del Consejo:

- I. Hacer llegar a los integrantes del Consejo e invitados, la convocatoria, el orden del día y el apoyo documental de los asuntos que deben conocer en las sesiones ordinarias y extraordinarias.
- II. Elaborar el proyecto de orden del día de cada sesión, considerando los asuntos que a propuesta del Consejo y la Presidencia, deban incluirse;
- III. Registrar, pasar lista de asistencia, verificar que exista quórum para las sesiones;
- IV. Levantar y firmar las actas de las sesiones;
- V. Proporcionar el apoyo administrativo que requiera el Consejo;
- VI. Comunicar los acuerdos que emita el Consejo inmediatamente después de que sesione, y llevar el seguimiento de su cumplimiento;
- VII. Fungir como asesor permanente de las comisiones que cree el Consejo;
- VIII. Realizar las acciones conducentes para certificar, integrar y resguardar el archivo documental del Consejo; y
- IX. Las demás que le encomiende el Consejo, la Ley y otras disposiciones aplicables.

**Artículo 24.** El Consejo podrá determinar la creación de comisiones, las cuales tendrán a su cargo el estudio, análisis y propuesta de solución de aquellos asuntos que específicamente les encomiende el Consejo, para lo cual se reunirán cuantas veces sea necesario, debiendo rendir su informe dentro del plazo que le fije el Consejo al momento de su creación.

#### **CAPÍTULO CUARTO** **De la Dirección General**

**Artículo 25.** La persona titular de la Dirección General será designada por el Consejo a propuesta de la Presidencia del mismo.

**Artículo 26.** Para ser titular de la Dirección General se requiere:



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

- I. Ser ciudadano mexicano en pleno goce de sus derechos civiles y políticos.
- II. Contar con título profesional legalmente expedido en áreas de ingeniería, administración, economía, derecho, urbanismo o afines.
- III. Poseer experiencia mínima comprobable de 5 años en cargos directivos dentro de la administración pública o en el sector de movilidad y transporte.
- IV. No haber sido titular de concesión del servicio de transporte público, ni haber tenido participación accionaria en empresas prestadoras de dicho servicio, ni haber ejercido la representación de gremios transportistas, ya sea de manera directa o por interpósita persona, dentro de los diez años anteriores a su designación.

**Artículo 27.** Son atribuciones de la persona titular de la Dirección General:

- I. Ejecutar los acuerdos, resoluciones y disposiciones del Consejo;
- II. Fungir como la representación legal del Organismo;
- III. Formular las políticas y lineamientos para la operación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros que presta el Organismo, así como dirigir y supervisar su ejecución;
- IV. Someter al Consejo, para su aprobación, la estructura administrativa, operativa y de personal del Organismo, necesaria para su funcionamiento; así como las propuestas de condiciones generales de trabajo, reglamentos internos, y manuales de procedimientos, operación y prestación de servicios;
- V. Establecer los lineamientos y criterios que regirán la administración de los recursos financieros, humanos, materiales e informáticos del Organismo, de conformidad con las disposiciones aplicables;
- VI. Administrar los recursos e ingresos del organismo y los bienes que se incorporen a su patrimonio;
- VII. Proponer al Consejo planes, programas y proyectos que tiendan a mejorar, en lo general, la prestación del servicio de transporte público colectivo y la operación del Sistema;



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

VIII. Celebrar convenios y contratos, y ejecutar los actos que requiera la adecuada operación del Organismo.

IX. Asistir a las sesiones del Consejo con derecho a voz y fungir como Secretario Técnico del mismo;

X. Proponer al Consejo el nombramiento y la remoción de los servidores públicos del Organismo que ocupen cargos en las dos jerarquías administrativas inmediatamente inferiores a la de su encargo;

XI. Nombrar y remover a los servidores públicos del Organismo, con excepción de los referidos en la fracción inmediata anterior;

XII. Expedir nombramientos, conceder licencias y toda clase de autorizaciones administrativas al personal del Organismo en los términos autorizados por el Consejo, y que se contemplen en la legislación o reglamentos de la materia;

XIII. Elaborar y someter al Consejo, para su conocimiento y aprobación, los planes, anteproyecto de presupuesto de egresos, proyecto de ingresos, programas de trabajo, inversión y financiamiento, así como los informes de actividades y las modificaciones que se hagan a los mismos;

XIV. Aprobar los estudios y proyectos que elaboren las Direcciones del Organismo, previa presentación al Consejo;

XV. Rendir los informes de labores que le solicite el Consejo; y

XVI. Las demás que el Consejo y las disposiciones aplicables señalen.

**Artículo 28.** En el ejercicio de las atribuciones conferidas en la presente Ley, la o el Director General se auxiliará de las Direcciones del Organismo y de las demás áreas que dependan directamente de la Dirección General.

## **CAPÍTULO QUINTO**

### **Del Régimen Laboral y Administrativo**

**Artículo 29.** Las relaciones de trabajo entre el Organismo y su personal serán reguladas por las condiciones generales de trabajo que al efecto establezca el Organismo, de conformidad con la Ley para los Servidores



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

Públicos del Estado de Jalisco y sus Municipios, reglamentos y demás disposiciones jurídicas laborales aplicables.

**Artículo 30.** Son servidores públicos de confianza el Director General, los directores, subdirectores, y quienes señalen que tenga facultades de dirección, jefes de departamento, de oficina, y demás que señalen los Reglamentos internos correspondientes.

**Artículo 31.** El Organismo se regirá por su Reglamento interno, en lo relativo a su estructura y a las facultades, funciones, obligaciones y actividades correspondientes a las distintas áreas que lo integren.

**Artículo 32.** La Dirección General priorizará e implementará el Servicio Profesional de Carrera entre el personal técnico, administrativo y operativo, a excepción del personal de confianza y directivo, para fomentar la profesionalización del personal y la continuidad de políticas y programas implementados.

El Servicio Profesional de Carrera estará regulado en los términos que se especifiquen en el Reglamento Interno de la presente Ley y en lo dispuesto en la Ley para los Servidores Públicos del Estado de Jalisco y sus Municipios.

## CAPÍTULO SEXTO

### De la Prestación del Servicio Público

**Artículo 33.** El Organismo prestará directamente el servicio público de transporte colectivo de conformidad con la Ley de Movilidad.

**Artículo 34.** El Organismo deberá colaborar en la planeación y definición de rutas y derroteros en acuerdo con los Ayuntamientos y el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara, y de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Movilidad.

**Artículo 35.** El servicio deberá cumplir con los estándares de calidad, establecidos en la Ley de Movilidad, así como en las normas técnicas correspondientes.

## CAPÍTULO SÉPTIMO

### De la transparencia y rendición de cuentas



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**Artículo 36.** De manera adicional a lo previsto por el artículo 21 del presente ordenamiento y a las obligaciones dispuestas por la legislación en materia de transparencia, el Sistema actualizará mensualmente en su sitio oficial de Internet:

- I. El estado de ingresos por concepto de pasajes y el destino de los subsidios;
- II. Los indicadores de desempeño de cada ruta; y
- III. El padrón de proveedores y los contratos de servicios vigentes.

**Artículo 37.** El Organismo estará sujeto a fiscalización por parte de la Auditoría Superior del Estado de Jalisco, así como a auditorías internas y realizadas en coadyuvancia con la Contraloría del estado.

## CAPÍTULO OCTAVO

### Del órgano interno de control y la inspección y vigilancia

**Artículo 38.** El Sistema tendrá un órgano interno de control en términos de lo dispuesto por la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, la cual vigilará que los recursos públicos sean administrados y ejercidos de acuerdo con las normas establecidas para tal efecto y fomentará la rendición de cuentas del Organismo en el ejercicio de sus funciones.

El órgano interno de control deberá supervisar y evaluar que se contemplen oportuna, permanente y sistemáticamente los aspectos más representativos y relevantes de la forma en que las áreas correspondientes apliquen la normatividad, administren los recursos y den cumplimiento a los planes, programas y presupuestos institucionales.

El funcionamiento y atribuciones del mismo se sujetará a las disposiciones que determine la Contraloría del estado.

**Artículo 39.** La Secretaría de Transporte, en los términos que fije la Ley de Movilidad, llevará a cabo las acciones correspondientes a la inspección y vigilancia de la prestación del servicio de transporte público colectivo por parte del Organismo.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

## TRANSITORIOS

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

**SEGUNDO.** Las personas físicas y jurídicas que actualmente cuentan con contratos de concesión para prestar el servicio de transporte público de personas pasajeras, en su modalidad colectiva, conservarán sus derechos y sus términos seguirán surtiendo efecto de conformidad con la legislación aplicable en el momento en que se aprobaron, hasta el término de su plazo originalmente otorgado. No obstante, a las personas que cuenten con dichos contratos no se les concederá prórroga o renovación de los mismos al término de su vigencia, en apego a las disposiciones previstas en el presente Decreto.

**TERCERO.** Conforme expire la vigencia de las concesiones previstas en el artículo anterior, los bienes afectos de manera directa, principal y permanente a la prestación del servicio podrán ser puestos a disposición del Gobierno del Estado para garantizar la continuidad del servicio bajo el nuevo modelo de prestación pública directa.

El Gobierno del Estado, por conducto de la autoridad competente, podrá adquirir, incorporar o asumir la titularidad de los bienes antes mencionados, mediante los mecanismos jurídicos que correspondan conforme a la legislación aplicable; pudiendo establecer esquemas de transferencia, cesión o compra, según sea la figura jurídica que resulte idónea para asegurar la transición a la operación estatal.

Para tales efectos, la autoridad deberá emitir, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, los lineamientos para la identificación, inventario, valuación, regularización jurídica y entrega-recepción de los bienes afectos al servicio, garantizando en todo momento la continuidad, accesibilidad, calidad y seguridad del transporte público colectivo.

**CUARTO.** El Ejecutivo del estado, en el término de ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, emitirá las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte así como a las Normas Técnicas



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

necesarias para su debida implementación y cumplimiento, conforme a lo previsto en este Decreto.

**QUINTO.** La entrada en vigor del presente Decreto y la transición al modelo de prestación directa del servicio de transporte público colectivo por parte del Gobierno del Estado no afectará los derechos laborales adquiridos de las personas trabajadoras, operadoras, conductoras, técnicas y demás que, al término de las concesiones, se encuentren prestando servicios vinculados de manera directa a la operación del transporte público colectivo, conforme a la legislación laboral aplicable.

El Gobierno del Estado deberá implementar los mecanismos jurídicos y administrativos necesarios para garantizar la continuidad en el empleo, la preservación de la antigüedad, prestaciones, condiciones de trabajo y derechos de seguridad social del personal, asegurando una transición ordenada que evite despidos e interrupciones en la prestación del servicio.

**SEXTO.** El Consejo de Administración del Organismo Público Descentralizado denominado Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco deberá quedar formalmente instalado en un plazo no mayor a noventa días naturales a partir de la entrada en vigencia de este Decreto. Para tal efecto, la Secretaría de Transporte emitirá las convocatorias correspondientes.

**SÉPTIMO.** La persona titular de la Dirección General deberá ser designada por el Consejo de Administración en un plazo no mayor a treinta días naturales posteriores a la instalación del Consejo.

**OCTAVO.** El Ejecutivo del estado, a través de la Secretaría de la Hacienda Pública, garantizará la suficiencia y coordinación presupuestal necesaria para el arranque de operaciones del Organismo.

**NOVENO.** El personal de la Secretaría de Transporte cuyas funciones sean asumidas por el Organismo, podrá ser transferido al Organismo respetando en todo momento sus derechos laborales, antigüedad y prestaciones, de conformidad con la legislación aplicable.

**DÉCIMO.** El Consejo de Administración deberá expedir el Reglamento Interno del Organismo en un plazo no mayor a sesenta días naturales contados a partir de su instalación.



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

**DÉCIMO PRIMERO.** El Ejecutivo del Estado garantizará en todo momento la continuidad, regularidad, accesibilidad y seguridad en la prestación del servicio público de transporte colectivo durante el proceso de transición hacia el modelo de operación directa previsto en el presente Decreto.

En tanto entre en operación el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco, el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR) coadyuvará en la operación de las rutas y derroteros de transporte colectivo cuyas concesiones concluyan su vigencia.

**DÉCIMO SEGUNDO.** En un plazo no mayor a noventa días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente decreto, se integrará a los nuevos integrantes del Comité Técnico Tarifario.

**DÉCIMO TERCERO.** El Gobierno del Estado de Jalisco, en su carácter de Fideicomitente y Fideicomisario del contrato del fideicomiso número 2003993-1 *de Inversión y Administración para la Mejora de la Seguridad Vial* deberá realizar las modificaciones, adecuaciones o actos jurídicos necesarios a este a efecto de armonizar su objeto y destino con lo establecido en el presente Decreto.

**DÉCIMO CUARTO.** Una vez realizadas las adecuaciones jurídicas correspondientes al instrumento fiduciario señaladas en el transitorio inmediato anterior, el patrimonio del fideicomiso destinado al "subsidio para los concesionarios del transporte público urbano que habiendo cumplido con los requisitos establecidos por la Secretaría de Movilidad hoy Secretaría de Transporte, emigren al sistema de transporte urbano denominado "Mi Transporte" antes "Ruta-Empresa", así como al "apoyo económico a los prestadores de servicio público de transporte, en la modalidad de pasajeros, que como parte del programa de renovación del Parque Vehicular, realizaron la chatarrización de unidades que concluyeron su vida útil y que para la sustitución adquirieron unidades nuevas en el ejercicio fiscal 2018", será reorientado a los recursos y presupuesto del Organismo Público Descentralizado creado mediante el presente Decreto, para el cumplimiento de sus fines.

**DÉCIMO QUINTO.** El Gobierno del Estado de Jalisco, en su carácter de Fideicomitente A, deberá gestionar, por conducto de las personas autorizadas



**GOBIERNO  
DE JALISCO**

**P O D E R  
LEGISLATIVO**

**SECRETARÍA  
DEL CONGRESO**

del Comité Técnico del Fideicomiso, las modificaciones, adecuaciones o actos jurídicos necesarios respecto del contrato del fideicomiso número 2460187-1 *del Sistema Integrado de Recaudo para los Sistemas de Transporte Público Masivo y Colectivo*, a efecto de armonizar su objeto, destino y Fideicomitentes y Fideicomisarios B, con lo establecido en el presente Decreto; así como la adhesión del OPD Sistema Público de Transporte Colectivo del Estado de Jalisco como parte de los Fideicomitentes y Fideicomisarios B.

**ATENTAMENTE**

**SALÓN DE SESIONES DEL CONGRESO DEL ESTADO**

**Guadalajara, Jalisco, a la fecha de su presentación**

**TONANTZIN ELUSAY CÁRDENAS MÉNDEZ  
PRESIDENTA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE FUTURO**

**MARÍA CANDELARIA OCHOA ÁVALOS  
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO



LEONARDO ALMAGUER CASTAÑEDA  
PRESIDENTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL  
TRABAJO



ITZUL BARRERA RODRÍGUEZ  
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA