



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

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

La que suscribe, Diputada **TONANTZIN ELUSAY CÁRDENAS MÉNDEZ**, integrante de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado de Jalisco, en ejercicio de las atribuciones constitucionales y legales que me son conferidas en los términos dispuestos por los artículos 28 fracción I y 35 fracción I de la Constitución Política, así como el artículos 137, 141 y 142 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; ambos ordenamientos vigentes del Estado de Jalisco; someto a su elevada consideración la presente **INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 332 Y 334 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO**, de conformidad con la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Es facultad del Congreso del Estado de Jalisco, en términos de lo dispuesto por el artículo 35 fracción I de la Constitución Política del Estado, legislar en todas las ramas del orden interior del Estado, expedir leyes y ejecutar actos sobre materias que le son propias, salvo aquellas concedidas al Congreso de la Unión conforme al Pacto Federal en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

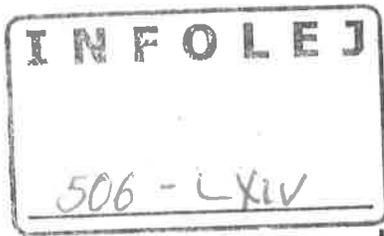
### II. Introducción y fundamentación

Desde 2019, en México, la movilidad se encuentra declarada dentro de la Constitución<sup>1</sup>, en su artículo 4to, como un derecho al que toda persona debe poder acceder bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Mismos que también se encuentran contenidos en la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial<sup>2</sup>.

No obstante, su relevancia no se debe reducir a dicha calidad de derecho humano, sino que también se le debe reconocer por su condición de derecho puente que, por definición, posibilita transversalmente el ejercicio de muchos otros derechos. Es decir, sin

<sup>1</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (1917). Diario Oficial de la Federación. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>2</sup> Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. (2022). Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



-1062





GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

su pleno ejercicio bajo los principios rectores antes citados, las personas no podemos llegar a nuestros hogares, escuelas, centros médicos y trabajos o, bien, hacerlo sin que ello signifique costos y sacrificios para nuestro bienestar y el de nuestras familias.

Dentro de las diversas barreras que limitan el ejercicio de este derecho, como son las de infraestructura, las sociales, las ambientales, las de salud y las administrativas, es indispensable considerar, para efectos de la presente iniciativa, las limitaciones económicas.

Las anteriores, en términos del transporte público, se entienden como aquellas relativas al costo de las tarifas y a la manera en que, en sí mismas, restringen o problematizan el acceso al servicio para las personas usuarias por su elevado precio; ya sea porque resulta incosteable para las familias en Jalisco o porque representa un golpe significativo para su bolsillo, respectivamente. Dicha limitación transgrede los principios de accesibilidad, inclusión e igualdad y, por tanto, el ejercicio pleno del derecho a la movilidad.

En el caso del transporte público, cabe traer a consideración su relevancia como solución por excelencia a la necesidad de desplazarse de las personas. Ya que, al margen de sus atributos como método de movilidad sostenible, con menor impacto ambiental y que ayuda a reducir el tráfico en las ciudades, supone una alternativa para quienes no disponen de vehículo propio, no pueden cubrir los gastos asociados a su uso cotidiano o que, por alguna condición físico-motora, no pueden utilizar uno.

Dicho de otra forma, es un método de transporte que garantiza la posibilidad de trasladarse, de manera económica, a millones de estudiantes, trabajadores, madres y padres de familia, adultos mayores y personas con discapacidad, día con día. Y que, si bien en muchos casos es un servicio que se ofrece bajo condiciones de mal estado mecánico, insuficiencia de unidades, inseguridad, y alto costo, es fundamental para la conectividad de las ciudades y la movilidad de quienes las habitan.

De esta manera, reconocer la movilidad desde un enfoque de derechos es esencial para entender el transporte público como un servicio que debe de apuntar a la universalidad. A razón de que su

ENTREGA	RECIBO
SECRETARÍA DEL CONGRESO ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	
COORDINACIÓN DE PROCESOS LEGISLATIVOS	
DE:	FOLIA No



GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

acceso debe estar al alcance de todas y todos, sin que ello implique un sacrificio que conlleve a la vulneración de otros aspectos de la vida de la gente que lo utiliza.

De tal forma que, además, este enfoque obliga a instrumentalizar las políticas y medidas en la materia desde una perspectiva de clase; dimensionando el contexto socioeconómico de las personas usuarias, el tamaño de esta población y los impactos que toda decisión pública puede tener en su economía y la de sus hogares.

Bajo esta lógica, las tarifas del transporte cobran particular protagonismo, pues son las que materializan la capacidad de las personas usuarias de acceder al servicio. Cualquier modificación a estas puede definir la posibilidad que tiene una persona, o no, de continuar utilizando el transporte público. O bien, trastocar la cantidad de ingresos destinados a esta necesidad y, por tanto, derivar en ajustes y recortes a otros rubros de gasto en su vida.

Una tarifa con dimensión social o de clase debiese partir de esta mirada, ser consciente de las implicaciones económicas que tiene en su población usuaria y, como resultado, colocarle un peso prioritario y justo frente a las revisiones y balances sobre su sostenibilidad o necesidad de aumento. Si bien, desde un punto de vista inflacionario, es comprensible el incremento de los costos operativos, desde un modelo de Estado que prioriza el bienestar de las personas y sus condiciones justas y dignas de vida, las finanzas públicas son quienes deberían absorber los impactos de esto, en lugar de pasarle la factura a la gente de manera directa.

Expuesto lo anterior, es preciso apuntar al proceso de establecimiento de las tarifas y, por tanto, al ente encargado de conducirlo; nos referimos al Comité Técnico Tarifario, antes conocido como Comisión de Tarifas o Comité Técnico de Validación. Este órgano se rige por las disposiciones del Capítulo XVIII del Título Décimo de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco<sup>3</sup>, y tiene

<sup>3</sup> Congreso del Estado de Jalisco. (2023). *Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco*. Periódico Oficial del Estado de Jalisco.  
[https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos\\_PD\\_F-Leyes/Ley%20de%20Movilidad.%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf](https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos_PD_F-Leyes/Ley%20de%20Movilidad.%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf)





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

como atribución el conducir la determinación de las actualizaciones o modificaciones a las tarifas de todos los modos de transporte público.

Es por ello que la discusión acerca de la asequibilidad o sostenibilidad social del costo del transporte público nos exige conducir nuestra atención, a priori, a la integración del citado cuerpo decisorio. Esto, en la medida de que son las personas que lo conforman quienes tienen, en última instancia, la facultad de definir el costo del servicio; ya sea conforme al interés público o en su defecto, en detrimento de este.

Bajo la legislación vigente, establecida en el artículo 332 de la Ley de Movilidad, el Comité Técnico Tarifario se configura por ocho actores, que, en suma, representan a los sectores gubernamental, privado, sindical, universitario y de la sociedad civil organizada. No obstante, este último, que en estricto sentido corresponde al pueblo, únicamente cuenta con un espacio dentro de la integración total.

Considerando la naturaleza de su función y las implicaciones previamente expuestas, esta configuración del Comité termina por ser desequilibrada en cuanto a la representatividad que otorga a la sociedad civil y a las personas usuarias. Una sola representación de la sociedad civil organizada limita la pluralidad que debería existir en un organismo que, para la definición de sus decisiones, debería garantizar una ponderación balanceada de los diversos intereses y perspectivas que convergen en la materia de tarifas de transporte.

Por ello, es imperativo que se democratice la integración del Comité Técnico Tarifario, dando espacio, voz y voto a los múltiples actores involucrados e interesados en la política tarifaria, pero también reconociendo el valor preponderante que deben tener en estas decisiones quienes verdaderamente utilizan día con día los diversos medios de transporte público. El servicio es, esencialmente, para las personas usuarias, por lo que no se les puede excluir ni otorgar un papel minoritario dentro de las decisiones que, fundamental y directamente, les afectan a ellas y ellos.

Con la presente iniciativa, se pretende compensar dicho desequilibrio y fortalecer al Comité como órgano plural y democrático, ampliando su configuración en favor de las personas usuarias de cada sistema de transporte, de los estudiantes, de la sociedad civil organizada y de las y los especialistas en la materia. Teniendo así como norte el proteger



Handwritten signature



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

el acceso al transporte público para todas las personas, desde una perspectiva de clase y de derecho a la movilidad.

### III. Contexto público

Según resultados de la *Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2022* (EPCCV)<sup>4</sup>, realizada por *Jalisco Cómo Vamos*, en el AMG el **43.7% de las personas mayores de 18 años utilizan el transporte público**. De este porcentaje, 40.7 puntos porcentuales corresponden a quienes utilizan el camión y macrobús como principal medio para dirigirse a sus actividades diarias; siendo así los medios más utilizados. Mientras que los 3.5 puntos restantes comprenden a quienes usan principalmente el tren ligero.

Asimismo, la *EPCCV* obtuvo que, entre las personas usuarias de transporte público, el promedio de gasto diario en dicho servicio es de \$39.76. Además, esta cifra es convalidada por la *Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público 2024*<sup>5</sup> publicada por el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), toda vez que encontró que el gasto promedio diario de quienes utilizan este tipo de transporte es de \$34.37.

De esta forma, tomando en cuenta el promedio de los datos antes presentados (\$37.07), es posible llegar a la estimación de que las personas usuarias de transporte destinan alrededor de \$1,112.10<sup>6</sup> mensualmente en el pago de este servicio. Por lo tanto, considerando que de acuerdo con el Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG), al segundo trimestre de 2024 el salario mensual promedio en la entidad era de \$10,035.43<sup>7</sup>, se concluye que **el gasto promedio en transporte público representa casi el 11.1% de lo que, en promedio, ganan las y los jaliscienses**.

<sup>4</sup> Jalisco Cómo Vamos. (2022). *Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2022*. <https://jaliscocomovamos.org/programas/encuestas-de-percepcion/>

<sup>5</sup> Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN). (2024). *Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público 2024*. <https://pimus.imeplan.mx/downloads/Encuesta%20de%20Satisfacci%C3%B3n%20a%20Usuarios%20del%20TP%202024.pdf>

<sup>6</sup> Promedio diario multiplicado por 30 días.

<sup>7</sup> Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG). (2024). *Boletín Económico Mensual de noviembre de 2024*. <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2024/12/Boletin-Economico-IIEG-noviembre-2024.pdf>





GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

No obstante, es importante tener en cuenta las diferencias entre deciles en este rubro de gasto, pues la proporción de este está determinada por las distintas necesidades y prioridades que las personas tienen y que, a su vez, dependen de su nivel de ingreso y poder adquisitivo. La Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2020, identificó que las familias en el décimo decil, o sea las de ingresos más altos, destinan en promedio un 11% de su ingreso en transporte, mientras que las familias en el primer decil, o sea las de ingresos más bajos, un 21%.<sup>8</sup> De tal manera que, quienes menos tienen, destinan casi el doble de sus ingresos en transportarse.

Al no ser parte del Comité Técnico Tarifario las voces de las personas usuarias del transporte público han quedado excluidas de la toma de decisiones, a pesar de ser quienes mejor conocen la realidad material del transporte público y que se ven primeramente afectadas por las modificaciones a sus tarifas.

Tras la reforma hecha a finales del 2016 a la otrora Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, por la LXI Legislatura del Congreso del Estado, se transformó la Comisión de Tarifas para quedar en su lugar el llamado Comité Técnico de Validación<sup>9</sup>. Dentro de esta reconfiguración se dotó de mayor responsabilidad al titular del Ejecutivo en el tema y se modificó la integración del cuerpo buscando "ciudadanizarle"<sup>10</sup>.

En dicho tenor, se retiraron a diversos actores, tales como a la Secretaría de Movilidad, representantes de municipios, la CANACO, la COPARMEX, la FEU y las secciones 16 y 47 del SNTE. Y, en su lugar, se incorporaron representaciones del Observatorio Ciudadano de Movilidad, de personas usuarias, de la sociedad civil en materia de víctimas del transporte público y de Universidades, entre otros.

<sup>8</sup> Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2023). *Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano*. Gobierno de México.

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/934565/Política\\_Nacional\\_de\\_Transporte\\_Pu\\_blico\\_Colectivo\\_Urbano.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/934565/Política_Nacional_de_Transporte_Pu_blico_Colectivo_Urbano.pdf)

<sup>9</sup> Congreso del Estado de Jalisco. (2016). *Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco*. Decreto No. 25924/LXI/16.

[https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco\\_2.pdf](https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco_2.pdf)

<sup>10</sup> El Informador. (16 de agosto de 2012). *Cambios a Comisión de Tarifas se concretaron 'a medias'*.

<https://www.informador.mx/Jalisco/Cambios-a-Comision-de-Tarifas-se-concretaron-a-medias-20120816-0042.html>





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

Además de que se le dotó al titular del Ejecutivo de la facultad para implementar políticas públicas e instrumentos económicos que permitieran equilibrar la diferencia entre la tarifa técnica y social.

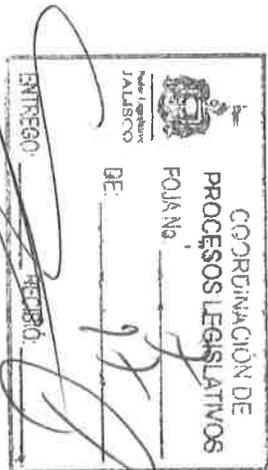
Sin embargo, en 2022, con la abrogación de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado y la subsecuente expedición de la vigente Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, el Comité Técnico de Validación pasó a llamarse Comité Técnico Tarifario, como hasta la fecha. Con este cambio, se reconfiguró y adelgazó su conformación, pasando de doce a ocho integrantes, además de que se modificó integralmente su marco normativo.

De este modo, se eliminaron importantes espacios para el sector civil y especializado en la materia, y se les dejó sin un lugar exclusivo a las representaciones de las personas usuarias, de víctimas del transporte, de sociedad civil y del Observatorio Ciudadano; sustituyéndolo por un único espacio para "la Sociedad Civil u Observatorios", como se establece en la fracción V del artículo 332 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco<sup>11</sup>. Aunado a que se excluyó al extinto Instituto de Movilidad y Transporte, al Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco y al SITEUR.

Para fines expositivos, se presenta a continuación la siguiente:

<b>TABLA COMPARATIVA DE LAS INTEGRACIONES HISTÓRICAS DEL ACTUAL COMITÉ TÉCNICO DE TARIFAS</b>		
<i>Comisión de Tarifas</i>	<i>Comité Técnico de</i>	<i>Comité Técnico</i>

<sup>11</sup> Congreso del Estado de Jalisco. (2022). *Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco*. Decreto No. 28855/LXIII/22  
[https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos\\_PD\\_F-Leyes/Ley%20de%20Movilidad.%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf](https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos_PD_F-Leyes/Ley%20de%20Movilidad.%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf)





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

(2013) <sup>12</sup>	Validación (2016) <sup>13</sup>	Tarifario (2022) <sup>14</sup>
<p><b>I.</b> El Secretario de Movilidad o su representante, quien la presidirá;</p> <p><b>II.</b> Los representantes de los municipios de Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán, Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande y Tepatitlán de Morelos;</p> <p><b>III.</b> Los representantes debidamente acreditados de los organismos concesionarios, permisionarios y subrogatarios del servicio de transporte público;</p> <p><b>IV.</b> Los organismos públicos</p>	<p><b>I.</b> El Instituto de Movilidad y Transporte, a través de su Director o quien éste designe que sea del nivel jerárquico inmediato inferior; quien lo presidirá y contará con voto de calidad en caso de empate;</p> <p><b>II.</b> El Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco;</p> <p><b>III.</b> La Confederación de Trabajadores de México;</p> <p><b>IV.</b> El Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC, de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos;</p> <p><b>V.</b> El Observatorio</p>	<p><b>I.</b> Consejo Consultivo para la Innovación, Crecimiento y Desarrollo Sostenible;</p> <p><b>II.</b> Confederación de Trabajadores de México CTM;</p> <p><b>III.</b> Sindicato de Trabajadores del Autotransporte PALMAC-CROC;</p> <p><b>IV.</b> Los Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo;</p> <p><b>V.</b> A la Sociedad Civil u Observatorios;</p> <p><b>VI.</b> A una Universidad Pública o Privada;</p> <p><b>VII.</b> Instituto de</p>

<sup>12</sup> Congreso del Estado de Jalisco. (2013). Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. Decreto Número 24451/LX/13.

<https://legislacion.scjn.gob.mx/Buscador/Paginas/wfArticuladoFast.aspx?q=O2BTsgJ7ydpYoSMwf6C6nvvVlv7I/87WE8IPWLOfu6fQIQ7ETNHAF4CDhiARMNqxd6uZIBIG6lxbnFYgbiqA>

<sup>13</sup> Congreso del Estado de Jalisco. (2016). Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. Decreto No. 25924/LXI/16.

[https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco\\_2.pdf](https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco_2.pdf)

<sup>14</sup> Congreso del Estado de Jalisco. (2022). Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Decreto No. 28855/LXIII/22

[https://congresoweb.congresoaj.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos\\_PD\\_F-Leyes/Ley%20de%20Movilidad.%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf](https://congresoweb.congresoaj.gob.mx/BibliotecaVirtual/legislacion/Leyes/Documentos_PD_F-Leyes/Ley%20de%20Movilidad.%20Seguridad%20Vial%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco-140823.pdf)





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

<p>descentralizados vinculados con la prestación del servicio público del transporte de pasajeros, con un representante por cada uno de ellos;</p> <p><b>V.</b> El Director del Instituto, quien participará con derecho a voz y fungirá solamente como Secretario Técnico;</p> <p><b>VI.</b> Un representante de la Confederación de Trabajadores de México, CTM;</p> <p><b>VII.</b> El representante de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos, CROC;</p> <p><b>VIII.</b> El representante de la Cámara Nacional de Comercio de Guadalajara;</p> <p><b>IX.</b> El representante del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco;</p> <p><b>X.</b> El representante de la Confederación Patronal de la República Mexicana;</p> <p><b>XI.</b> Un representante de la Federación de</p>	<p>Ciudadano, establecido en el artículo 7° del Reglamento para Regular el Servicio de Transporte Público Colectivo, Masivo, de Taxi y Radiotaxi en el Estado de Jalisco;</p> <p><b>VI.</b> Un representante de los usuarios del transporte público, designado por insaculación, previa convocatoria que realice el Instituto;</p> <p><b>VII.</b> Un representante de la sociedad civil en materia de víctimas del Transporte Público, de manera rotativa anual, por invitación del Presidente;</p> <p><b>VIII.</b> Un representante de las universidades con residencia en el Estado, cuya vocalía será de forma rotativa y anual, por invitación del Presidente;</p> <p><b>IX.</b> Un representante de entre los concesionarios, permisionarios o subrogatarios del transporte público, por invitación del</p>	<p>Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado; y</p> <p><b>VIII.</b> La Contraloría del Estado.</p>
--	--	---





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

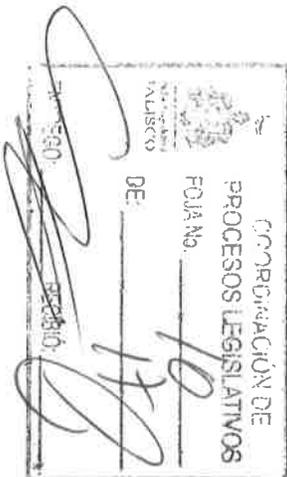
DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

<p>Estudiantes Universitarios, y</p> <p><b>XII.</b> Un representante por cada una de las secciones 16 y 47 del Sindicato Nacional de los Trabajadores de la Educación.</p>	<p>Presidente;</p> <p><b>X.</b> El Sistema de Tren Eléctrico Urbano, a través de su Director o quien éste designe que sea del nivel jerárquico inmediato inferior;</p> <p><b>XI.</b> El Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Jalisco, a través del comisionado designado por el Pleno de dicho Instituto; y</p> <p><b>XII.</b> El Contralor del Estado o quien éste designe que sea del nivel jerárquico inmediato inferior.</p>	
--	--	--

En síntesis, a partir de esta última reforma al Comité Técnico Tarifario, se perdieron avances en la búsqueda por ampliar su representatividad y pluralidad. Dejando una configuración regresiva con una mayoría de integrantes que responden al interés del Gobierno del Estado y los concesionarios del servicio de transporte público.

A pesar de que el último aumento del costo del pasaje se implementó en 2019, cuando este pasó a 9.50 pesos, el pasado diciembre de 2024, el Comité Técnico Tarifario aprobó un incremento del 6.8% en las tarifas del Tren Ligero, Mi Macro y camiones de la ZMG, Puerto Vallarta, Ciudad Guzmán, Lagos de Moreno y Tepatitlán.

Si bien se anunció que este aumento será absorbido por el Gobierno del Estado, de modo que no se reflejará un cambio en la tarifa para el





GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

usuario, al momento esto solo está garantizado para el año 2025<sup>15</sup>. En consecuencia, es posible anticipar que, para finales de este año, nuevamente exista la intención de parte de los integrantes del Comité de incrementar el costo.

#### IV. Justificación

El acceso al transporte público, visto desde una perspectiva de clase y de derecho a la movilidad, posibilita entender su relevancia como servicio que permite que gran parte de la población, particularmente de los estratos medio-bajo y bajo, ejerzan toda una serie de derechos que derivan de la posibilidad de trasladarse a menor costo.

Así, que los costos del pasaje se vuelvan una limitación económica para el uso de este medio de transporte, o bien, un gasto problemático para el bolsillo de las personas usuarias, obliga a realizar una revisión del proceso de establecimiento de estos, en el afán de proteger el interés de las personas usuarias ante posibles modificaciones en su detrimento.

En este orden de ideas, esta reforma adquiere pertinencia en la medida que busca reconfigurar el Comité Técnico Tarifario, como órgano encargado de instrumentalizar el proceso antes mencionado. Partiendo del objetivo de democratizar y volver más plural su integración, con la apertura de espacios para personas usuarias, organizaciones civiles y actores especializados en materia de movilidad y transporte.

Compensando el desequilibrio de intereses representados actualmente en el Comité, se brinda a las personas usuarias de mayor certeza frente a futuras discusiones en este cuerpo en torno a la sostenibilidad de las tarifas vigentes, y ante un eventual término del subsidio que, al menos este año, las mantiene sin aumento directo para la gente.

#### V. Conclusión

<sup>15</sup> Reza, G. (2024, 26 de diciembre). *Pablo Lemus anuncia que se mantendrá la tarifa del transporte público en Jalisco*. Milenio. <https://www.milenio.com/politica/comunidad/transporte-publico-jalisco-mantendra-9-50-asegura-lemus>





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_  
DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

La presente reforma pretende abonar a la lucha por garantizar la accesibilidad, inclusión e igualdad en el ejercicio del derecho a la movilidad para todas las personas, desde la integración y marco de actuación del Comité Técnico Tarifario.

Una toma de decisiones plural, democrática y abierta sobre el costo de los pasajes del transporte público debe asegurar que estén incorporadas, además de las voces del empresariado y autoridades de gobierno, primordialmente las de aquellas personas que día con día viven la realidad de utilizar el servicio como principal medio de transporte, y quienes, desde la academia y la sociedad civil organizada dedican su vida a buscar mejorar la movilidad en Jalisco.

Por ello, la presente reforma significa una oportunidad imperiosa en el fortalecimiento de la legislación en la materia y una reivindicación del Comité Técnico Tarifario como órgano genuinamente representativo en favor de las personas trabajadoras, las madres de familia, los estudiantes, las y los adultos mayores y todas las personas que dependen del transporte público para moverse.

En virtud de lo anterior presentamos el siguiente cuadro comparativo sobre la reforma planteada:

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<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><b>I. Consejo Consultivo para la Innovación, Crecimiento y Desarrollo Sostenible;</b></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><b>I. Confederación de Trabajadores de México (CTM);</b></p>





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

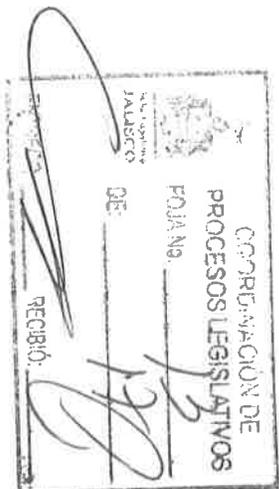
SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

- II. Confederación de Trabajadores de México (CTM);
- III. Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC-CROC;
- IV. Los Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo;
- V. A la Sociedad Civil u Observatorios;
- VI. A una Universidad Pública o Privada;
- VII. Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado; y
- VIII. La Contraloría del Estado.

- II. Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC-CROC;
- III. Los Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo;
- IV. A las personas beneficiarias del programa de apoyo para el transporte del gobierno del Estado de Jalisco;
- V. A los colectivos de usuarios con discapacidad o especializados en materia de accesibilidad;
- VI. A las personas usuarias del transporte público correspondiente al sistema de Tren Ligero;
- VII. A las personas usuarias del transporte público correspondiente al sistema de Mi Macro;
- VIII. A las personas usuarias del transporte público correspondiente a las rutas concesionadas del sistema Mi Transporte.
- IX. Observatorio Ciudadano de Movilidad y de Transporte Público del Estado de Jalisco (OCMTPJ);





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

	<p>X. Universidad de Guadalajara;</p> <p>XI. Federación Estudiantil Universitaria (FEU) de la Universidad de Guadalajara;</p> <p>XII. A la universidad privada con más beneficiarios registrados en el programa estatal de apoyo al transporte para estudiantes;</p> <p>XIII. Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado; y</p> <p>XIV. Contraloría del Estado.</p> <p>En los casos de la representación de las fracciones IV, V, VI, VII y VIII, serán designados por medio de un proceso de insaculación, bajo previa convocatoria pública que realice el Comité.</p> <p>Todos los integrantes tendrán derecho al uso de la voz y al ejercicio del voto, con excepción de las representaciones de las fracciones XIII y XIV, que sólo contarán con voz.</p>
<p><b>Artículo 334. Notificación de la tarifa indexada.</b></p> <p>1. El Comité Técnico Tarifario deberá notificar a la persona</p>	<p><b>Artículo 334. Notificación de la tarifa indexada.</b></p> <p>1. El Comité Técnico Tarifario deberá notificar a la persona Titular del Poder Ejecutivo <b>su definición sobre</b> el resultado de</p>





GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

<p>Titular del Poder Ejecutivo el resultado de la tarifa indexada.</p>	<p>la tarifa indexada, <b>conforme a la fracción VII del artículo 333.</b></p>
<p><b>2.</b> Una vez notificado el resultado de la tarifa indexada al Ejecutivo, éste procederá a evaluar y definir la política pública tarifaria, para que la misma sea aplicada en el siguiente año calendario, previo a su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".</p>	<p><b>2.</b> Una vez <b>notificada la definición</b> al Ejecutivo, éste procederá a evaluar y definir la política pública tarifaria, para que la misma sea aplicada en el siguiente año calendario, previo a su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".</p>
	<p><b>Esta no podrá contravenir la determinación del Comité Técnico Tarifario salvo cuando exista una causa de interés público o social en favor de los usuarios.</b></p>

Por las razones anteriormente expuestas, tengo a bien presentar la siguiente:

**INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 332 Y 334 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO**

**PRIMER ARTÍCULO.** - Se reforman los artículos 332 y 334 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco para quedar como sigue:

**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 las siguientes organizaciones:

- I. **Confederación de Trabajadores de México (CTM);**
- II. **Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC-CROC;**





GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

- III. Los Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo;
- IV. A las personas beneficiarias del programa de apoyo para el transporte del gobierno del Estado de Jalisco;
- V. A los colectivos de usuarios con discapacidad o especializados en materia de accesibilidad;
- VI. A las personas usuarias del transporte público correspondiente al sistema de Tren Ligero;
- VII. A las personas usuarias del transporte público correspondiente al sistema de Mi Macro;
- VIII. A las personas usuarias del transporte público correspondiente a las rutas concesionadas del sistema Mi Transporte.
- IX. Observatorio Ciudadano de Movilidad y de Transporte Público del Estado de Jalisco (OCMTPJ);
- X. Universidad de Guadalajara;
- XI. Federación Estudiantil Universitaria (FEU) de la Universidad de Guadalajara;
- XII. A la universidad privada con más beneficiarios registrados en el programa estatal de apoyo al transporte para estudiantes;
- XIII. Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado; y
- XIV. Contraloría del Estado.

En los casos de la representación de las fracciones IV, V, VI, VII y VIII, serán designados por medio de un proceso de insaculación, bajo previa convocatoria pública que realice el Comité.

Todos los integrantes tendrán derecho al uso de la voz y al ejercicio del voto, con excepción de las representaciones de las fracciones XIII y XIV, que sólo contarán con voz.





GOBIERNO  
DE JALISCO

P O D E R  
LEGISLATIVO

SECRETARÍA  
DEL CONGRESO

NÚMERO \_\_\_\_\_

DEPENDENCIA \_\_\_\_\_

### Artículo 334. Notificación de la tarifa indexada.

1. El Comité Técnico Tarifario deberá notificar a la persona Titular del Poder Ejecutivo **su definición sobre** el resultado de la tarifa indexada, **conforme a la fracción VII del artículo 333.**

2. Una vez **notificada la definición** al Ejecutivo, éste procederá a evaluar y definir la política pública tarifaria, para que la misma sea aplicada en el siguiente año calendario, previo a su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".

**Esta no podrá contravenir la determinación del Comité Técnico Tarifario salvo cuando exista una causa de interés público o social en favor de los usuarios.**

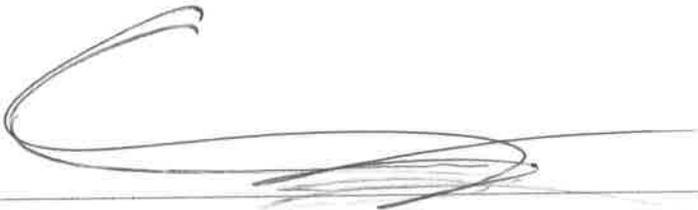
### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el periódico oficial "El Estado de Jalisco".

**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.

**TERCERO.** El Ejecutivo del Estado, en el término de sesenta días hábiles 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 necesarias para su debida implementación y cumplimiento conforme lo previsto en este decreto.

**GUADALAJARA JALISCO, A LA FECHA DE SU PRESENTACIÓN.**

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

