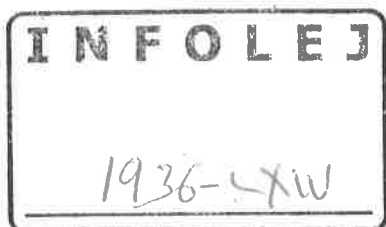




GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO



4383



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 los artículos 137 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 5, 331 Y 333; Y ADICIONA EL ARTÍCULO 331 BIS 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 Federal¹, 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. Mismas condiciones que se encuentran contenidas en la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial².

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

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

² 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>



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.

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 personas estudiantes, trabajadoras, madres y padres de familia, adultas mayores y con discapacidad, día con día; siendo así 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 al transporte público como un servicio que debe de apuntar a la universalidad, a razón de que su acceso debe estar al alcance de todas y todos, sin que ello implique un sacrificio que conlleve la vulneración de otros aspectos de la vida de la gente que lo utiliza.

Es por ello que, la presente iniciativa, parte de entender a las tarifas del transporte público como potencial barrera económica que puede restringir o problematizar el acceso al transporte para las personas usuarias por su precio; ya sea porque les resulta incosteable o porque representa un golpe significativo para su bolsillo. Dicha limitación transgrede los principios de accesibilidad, inclusión e igualdad y, por tanto, el ejercicio pleno del derecho a la movilidad.

Bajo esta lógica, las tarifas del transporte cobran particular importancia, pues **cualquier modificación a estas puede definir la posibilidad que tiene una persona, o no, de continuar utilizando el servicio.** O bien, trastocar la cantidad de ingresos destinados a esta



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

necesidad y, por tanto, derivar en ajustes y recortes a otros rubros de gasto en su vida y la de su familia.

Una tarifa con dimensión social o de clase debería partir de esta premisa, 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 la sostenibilidad de su precio o posible 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 a costa de no perjudicar los ingresos de los concesionarios.

En su libro, *El Valor de Las Cosas*, Mariana Mazzucato (2019)³, resalta la importancia de que reconozcamos que el Estado no es un mero “gastador”, sino un inversionista con la capacidad de socializar no sólo riesgos, sino también recompensas. De tal manera que nos invita a entender las finanzas públicas como una herramienta para redistribuir oportunidades y garantizar el pleno acceso a derechos básicos y servicios públicos, como lo son la movilidad y el transporte público.

Expuesto lo anterior, es preciso apuntar al proceso de evaluación de las tarifas del transporte público, en particular al denominado proceso de indexación, establecido en el Capítulo XVII de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco⁴. Esto en la medida de que es el punto de partida técnico-matemático del Comité Técnico Tarifario para la realización de actualizaciones y/o modificaciones a las tarifas.

Bajo la legislación vigente, establecida en el artículo 331 de la Ley de Movilidad, la fórmula de indexación considera la variación con el

³ Mazzucato, M. (2019). *El valor de las cosas: Quién produce y quién gana en la economía global* (J. P. Tosaus, Trad.). Taurus. (Trabajo original publicado en 2018).

⁴ 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



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

tiempo de los siguientes elementos: el precio de los combustibles; los costos de operación vehicular, a partir del *Índice Nacional de Precios Productor* del sector del transporte; y, en tercer lugar, los costos de los recursos humanos, utilizando como referencia la variación anual del salario mínimo.

No obstante, como se puede constatar, esta configuración de la fórmula aborda únicamente variables productivas y deja de lado variables socioeconómicas cuya consideración pudiera proteger la accesibilidad de los usuarios ante contextos cambiantes y compensar posibles aumentos excesivos en detrimento de ellas y ellos.

Por ello, es importante compensar este desequilibrio en la ecuación en favor de los usuarios, modificando la formulación del proceso para que considere el Índice Nacional de Precios al Consumidor, el porcentaje de población en pobreza y el gasto promedio de las familias en transporte público en Jalisco. Pretendiendo, así, por medio de esta iniciativa, proteger el acceso al transporte público para todas las personas desde una perspectiva social, de clase y de derecho a la movilidad.

Además, dada la sensibilidad del proceso de evaluación de las tarifas, y su calidad de asunto de sumo interés público, es imperioso que asimismo abordemos la necesidad de modificar la temporalidad establecida en la citada Ley, para la realización de dicho proceso. Actualmente, el numeral 7 del artículo 331, señala:

Artículo 331. Proceso de Indexación.

(...)

*7. La actualización de los indicadores y la aplicación de la fórmula de indexación se deberá realizar de manera anual, **durante el segundo semestre de cada año**, para su aplicación a partir del mes de enero del año siguiente.*

Esta ventana de seis meses permite que, de forma discrecional, la Secretaría de Transporte pueda comenzar el proceso de indexación y convocar a sesionar al Comité Técnico Tarifario, hasta los últimos días de cada año. De tal manera que, sistemáticamente, se ha utilizado como mecanismo de opacidad para que las discusiones y determinaciones en torno a la tarifa se realicen durante fechas que



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

problematizan su adecuada socialización a la opinión pública y, particularmente, a la población usuaria del transporte público.

Finalmente, con el fin de dotar de mayores cimientos a la propuesta, se busca también armonizar la Ley de Movilidad del estado con la Ley General de Movilidad, en lo que se refiere a la definición del principio de *accesibilidad* que se tiene para efectos de la Ley en Jalisco. Este ajuste amplía el entendimiento del mismo, dotándolo de una visión más integral sobre el pleno acceso al transporte público, para todas las personas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad; contemplando todos los tipos de obstáculos y barreras de acceso, como lo son las sociales, físicas, culturales y económicas.

III. Contexto convencional y de Derechos Humanos

El acceso igualitario a servicios de transporte constituye una obligación del Estado, al estar vinculado al ejercicio de derechos humanos fundamentales. Como se estableció anteriormente, el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, lo que obliga a garantizar políticas públicas y servicios que materialicen este derecho en beneficio de toda la población.

Establecer tarifas de transporte público que consideren de manera prioritaria los factores socioeconómicos que afectan a las personas usuarias se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) presentados por la Organización de las Naciones Unidas, a los que el Estado Mexicano está suscrito desde 2015 como parte de la Agenda 2030, en particular con el Objetivo 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”.

Su meta 11.2, plantea la necesidad de “[...] *proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la*



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.”⁵

Garantizar, sin discriminación, los derechos derivados de la dignidad humana es una obligación establecida en el Pacto de San José para todos los Estados parte de la Convención Americana sobre Derechos Humanos⁶, conforme a sus artículos 1ro y 24.

Asimismo, el acceso equitativo a los derechos económicos y sociales, está consagrado en el artículo 26⁷ de dicho instrumento. En ese contexto, establecer una medida para que la tarifa del transporte público no aumente desproporcionadamente año con año, es indispensable para el ejercicio de estos, ya que el transporte público es el principal y, muchas veces, único medio que una parte significativa de la población tiene para trasladarse y acceder a derechos como la educación, salud y trabajo, entre otros.

IV. Contexto público

Entendiendo el transporte público como un servicio y no como un negocio, este debe responder a las necesidades de la población. Sin embargo, la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco⁸ actualmente no contempla a las personas usuarias, ni las diversas condiciones que las atraviesan, en el proceso de indexación tarifaria, el cual determina, en gran medida, el costo del pasaje. En dicho proceso se consideran únicamente variables como los costos de operación, combustibles y recursos humanos.

La exclusión de variables que afectan directamente a las personas usuarias resulta insuficiente para establecer una tarifa adecuada, considerando que el objetivo del transporte público debe ser

⁵ ONU. (2015). *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* (Resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas). Nueva York: ONU.

<https://sdgs.un.org/2030agenda>

⁶ Organización de los Estados Americanos (OEA). (1969). *Convención Americana sobre Derechos Humanos “Pacto de San José de Costa Rica”*. Adoptada el 22 de noviembre de 1969 y entrada en vigor el 18 de julio de 1978.

<https://www.oas.org/es/cidh/mandato/Basicos/convencion.asp>

⁷ Ibidem

⁸ 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



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

garantizar el derecho a la movilidad, permitiendo a la población trasladarse a sus espacios de trabajo, estudio, recreación o desplazarse libremente por la ciudad. El fin del transporte público no es ni debe ser asegurar la rentabilidad económica de las empresas concesionarias.

Esta omisión resulta especialmente grave si se toma en cuenta que, de acuerdo con el entonces Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL)⁹, al cuarto trimestre de 2024 la población con ingreso laboral inferior al costo de la canasta alimentaria en Jalisco fue de 24.9%. A su vez que, en 2024, el porcentaje de la población en situación de pobreza multidimensional fue de 18.6 % en la entidad¹⁰. En este contexto, establecer tarifas sin considerar el panorama de las personas usuarias contribuye a profundizar las desigualdades sociales y limita el acceso efectivo a un servicio público esencial.

Si bien en Jalisco existen programas sociales, como *Yo Jalisco*¹¹, orientados a subsanar las desigualdades en el acceso al transporte para sectores de la población históricamente vulnerados, como estudiantes, personas mayores, mujeres jefas de familia y personas con discapacidad, es necesario considerar las cifras de desigualdad dentro de un panorama estructural más amplio al momento de determinar la tarifa base para un servicio público que constituye el ejercicio de un derecho humano. Además, históricamente, este tipo de programas responden a lógicas partidistas y están sujetos a tiempos electorales, haciendo que las administraciones antepongan sus intereses políticos al bienestar popular.

En Jalisco, las personas destinan una porción significativa del ingreso mensual al transporte público. Según datos obtenidos en la última Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2024 (ENIGH)¹², el ingreso trimestral promedio por hogar en Jalisco es de \$87,199, es decir, \$29,066 mensuales. De este ingreso, conforme a la

⁹ Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG). (2024). *Ficha informativa: Pobreza laboral. 4to trimestre 2024.* https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2025/03/ficha_informativa_pobreza_laboral_4T_jalisco_2024.pdf

¹⁰ INEGI. (2025). *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2024: reporte de resultados.* INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/>

¹¹ Gobierno del Estado de Jalisco. (s. f.). *Mi Pasaje.* <https://programamipasaje.jalisco.gob.mx/>

¹² Ibidem



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

misma encuesta, en promedio el 20% es destinado a transporte y comunicaciones, de los cuales 13 puntos porcentuales corresponden exclusivamente a transporte público.

No obstante, en un contexto de desigualdad, dicho porcentaje de ingreso destinado al transporte público varía según el nivel de ingreso de las personas. De acuerdo con información obtenida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano¹³, contenida en la *Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano*, en México, los hogares pertenecientes al décimo decil, que son aquellos con mayores ingresos, destinan en promedio el 11 % de su ingreso al transporte, mientras que, para los del primer decil, este gasto representa el 21 %. Es decir, los hogares con menores ingresos tienden a destinar casi el doble de sus recursos al uso de transporte público.

Asimismo, la *Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2022 (EPCCV)*¹⁴ obtuvo que, entre las personas usuarias de transporte público en el AMG, 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*¹⁵ 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. lo que equivale a aproximadamente a \$1,031.10 pesos mensuales

¹³ Gobierno de México, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) & Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2024, junio 26). Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano. gob.mx.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/934565/Política_Nacional_de_Transporte_Pu_blico_Colectivo_Urbano.pdf

¹⁴ Jalisco Cómo Vamos. (2022). Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2022. <https://jaliscocomovamos.org/programas/encuestas-de-percepcion/>

¹⁵ 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>



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

Por otro lado, según datos recabados en el estudio *Moverse en GDL*, elaborado por Jalisco Cómo Vamos¹⁶, en 2020, el 57.3% de las personas mayores de 18 años en el AMG utilizaban el transporte público como principal medio de transporte. Aunque no hay datos oficiales más recientes sobre esa misma medición, se tiene que la cantidad de viajes en transporte público aumentó significativamente entre el año 2020¹⁷ y el 2024¹⁸ según la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP), toda vez que pasó de 107 a 334 millones de viajes anualmente.

V. 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 socioeconómicos medio-bajo y bajo, ejerzan toda una serie de derechos que derivan de la posibilidad de trasladarse a menor costo.

Así, que el costo de la tarifa se vuelva 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 evaluación de estas, 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 equilibrar y reconfigurar el desarrollo del proceso de cálculo de indexación de la tarifa del transporte Público en Jalisco, a través de la inclusión de la *Fórmula de Ajuste Socioeconómico* (FAS), compuesta por variables socioeconómicas, buscando que el proceso no solo se enfoque en la sostenibilidad operativa y financiera para los proveedores del servicio, sino que también busque mantener la accesibilidad universal y se ajuste a la realidad económica de los usuarios.

¹⁶ Jalisco Cómo Vamos. (2022). *Moverse en GDL: Resultados de la encuesta sobre movilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara*.

<https://jaliscocomovamos.org/moverse-en-gdl-2022-2/#1720126039061-f3313da6-a145>

¹⁷ Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. (2021, febrero). *Ficha temática: Estadística de transporte urbano de pasajeros, diciembre 2020*.

https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/02/Ficha_ETUP_dic20.pdf

¹⁸ Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. (2025). *Transporte público masivo en Jalisco 2024*. Recuperado de https://iieg.gob.mx/ns/?page_id=25290



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

Compensando la ausencia de factores socioeconómicos en el proceso, se brinda a las personas usuarias mayor certeza frente a la revisión anual de la tarifa; a un eventual término del subsidio que, al menos este año, las mantiene sin aumento directo para la gente; y, a crisis económicas.

De esta manera, añadiendo el Índice de Precios al Consumidor (IPC), la FAS compensa los crecimientos inflacionarios, al ser que este índice mide la evolución de los precios de los bienes y servicios que consumen los hogares y, por tanto, es un indicador natural para evaluar la inflación. De esta forma, la presencia del IPC dentro de la FAS, ajusta la indexación conforme aumente o disminuya el coste de vida de los usuarios en el estado como producto de los comportamientos macroeconómicos; es decir, a mayor inflación, mayor impacto de la FAS en la tarifa y viceversa.

El porcentaje de población en pobreza se integra a la FAS con el objetivo de priorizar la protección a los usuarios más vulnerables; para quienes cualquier incremento en la tarifa puede significar un obstáculo grave para ejercer su derecho a la movilidad. Este indicador permite que la indexación tenga sensibilidad social, ajustando, a la baja, la actualización tarifaria en contextos donde aumente la proporción de personas en situación de pobreza. De esta manera se evita que la política tarifaria profundice desigualdades estructurales o restrinja el acceso al transporte para quienes hacen más uso de él.

Por último, la incorporación del porcentaje de gasto promedio en transporte público respecto al ingreso, reconoce la carga económica que este servicio representa en la población jalisciense. Esta fórmula incrementa su peso en el cálculo a medida que la proporción del ingreso destinada al transporte se vuelve más alta, reduciendo así la magnitud de aumentos tarifarios. Al considerar que este gasto impacta de manera regresiva en los hogares de menores ingresos, su inclusión en la FAS permite una respuesta proporcional en busca de proteger la estabilidad financiera de las personas usuarias y preservar la accesibilidad universal al servicio.

En suma, al ser elementos interrelacionados, se garantiza un abordaje transversal de los principales indicadores de la situación económica de la población usuaria y se dota de integralidad a la indexación, sin comprometer la parsimonia estadística del modelo formulado.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

Por otro lado, la propuesta de modificación de la temporalidad en que se ejecuta la indexación, dota de transparencia al proceso y de mayor certeza en cuanto al periodo de su convocatoria; puntualizando que este debe suceder durante el tercer trimestre de cada año. De manera que esta medida blindará de la posibilidad de que, como históricamente ha sucedido, el Comité Técnico Tarifario sesione durante las festividades decembrinas y, de esta forma, existan condiciones sociales más adecuadas para la debida publicidad y seguimiento de dichas sesiones y las decisiones derivantes. Sumado a que permite que las determinaciones sobre el costo de la tarifa sucedan previo a la discusión de los presupuestos de ingresos y egresos del año entrante, y puedan así ser consideradas dentro de la construcción de estos.

A continuación, se presenta un ejemplo práctico del cálculo de indexación tarifaria con el proceso vigente y con su contraparte añadiendo la FAS, **considerando una tarifa base o vigente (TPV) de \$10**. Se utilizan las ponderaciones reales establecidas en la Norma Técnica para el caso de la fórmula vigente, y ponderaciones sugeridas para la fórmula añadida; así como datos realistas o aproximados de fuentes oficiales.

Cálculo de Indexación Anual sin Fórmula de Ajuste Socioeconómico

$$TPA_{Año0-Año1} = (TPV_{Año0} * \% Indx_{anual})$$

$$\text{Donde: } \% Indx_{anual} = (PC \times \Delta VC_t) + (PCOV \times \Delta INPP_t) + (PRH \times \Delta SM_t)$$

Ponderación de variables:

- **Combustibles (PC): 40.8%**
- **Operación vehicular (PCOV): 31.5%**
- **Salarios (PRH): 27.5%**

Variaciones anuales (2023-2024):

- **Combustibles (ΔVC_t): 10.7%**
- **Índice Nacional de Precios Productor para transporte ($\Delta INPP_t$): 6.5%**
- **Salario mínimo (ΔSM_t): 20%**

Iteración:



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

$$TPA_{Año0-Año1} = (TPV_{Año0} * \% Indx_{anual})$$

$$TPA_{Año0-Año1} = 10 * (\% Indx_{anual})$$

$$\% Indx_{anual\ i} = (PC \times \Delta VC_i) + (PCOV \times \Delta INPP_i) + (PRH \times \Delta SM_i)$$

$$\% Indx_{anual\ i} = (0.408 \times 10.7\%) + (0.315 \times 6.5\%) + (0.275 \times 20\%)$$

$$\% Indx_{anual\ i} = 4.437\% + 2.048\% + 5.5\%$$

$$\% Indx_{anual\ i} = 11.98\%$$

$$TPA_{Año0-Año1} = 10 * (1 + 0.1198)$$

$$TPA_{Año0-Año1} = 10 * (1.1198)$$

$$TPA_{Año0-Año1} = \underline{\$11.19}$$

Cálculo de Indexación Anual con Fórmula de Ajuste Socioeconómico

$$TI = (TPA_{Año0-Año1}) - (TPA_{Año0-Año1} \times FAS)$$

Donde:

$$FAS = (PIA \times \Delta IPC) + (PP \times \Delta Pobreza) + (PGT \times \% \text{ Ingreso_Transporte})$$

Ponderaciones del FAS:

- Inflación anual (*PIA*): 40%
- Pobreza (*PP*): 20%
- Porcentaje de gasto en transporte (*PGT*): 40%

Supuestos anuales (2024):

- Variación Índice de Precios al Consumidor (ΔIPC): 5%
- Cambio en población en pobreza ($\Delta Pobreza$): -3.2%
- Porcentaje de ingreso destinado a transporte (*Ingreso_Transporte*): 12%

Iteración:

$$TI = (TPA_{Año0-Año1}) - (TPA_{Año0-Año1} \times FAS)$$



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

$$TI = (11.19) - (11.19 \times FAS)$$

Donde:

$$FAS = (PIA \times \Delta IPC) + (PP \times \Delta Pobreza) + (PGT \times \% \text{ Ingreso_Transporte})$$

$$FAS = (0.4 \times \Delta IPC) + (0.2 \times \Delta Pobreza) + (0.4 \times \% \text{ Ingreso_Transporte})$$

$$FAS = (0.4 \times 0.05) + (0.2 \times -0.032) + (0.4 \times 0.12)$$

$$FAS = 0.02 + (-0.0064) + 0.048$$

$$FAS = 6.16\%$$

$$TI = 11.19 - (11.19 \times 0.0616)$$

$$TI = 11.19 - 0.6893$$

$$TI = \underline{\$10.50}$$

Resumen del impacto

Escenario	Sin FAS	Con FAS
Tarifa indexada	\$11.19	\$10.50

VI. Conclusión

La reforma propuesta al artículo 331 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco es una medida de justicia social orientada a corregir un desequilibrio estructural en el diseño actual del cálculo tarifario. Esta modificación no implica la negación de criterios técnicos ni de sostenibilidad económica del servicio, sino su reconfiguración bajo principios de equidad distributiva, interés público y observancia del derecho a la movilidad.

Bajo esa premisa, si bien en el marco jurídico vigente es posible que las decisiones en torno a las tarifas del transporte público se tomen exclusivamente desde una lógica de sostenibilidad financiera, esta práctica resulta contraria al mandato constitucional y a los principios de progresividad, igualdad sustantiva y no regresividad que deben regir el ejercicio del derecho a la movilidad. Al omitir cualquier variable de carácter socioeconómico en el proceso de indexación tarifaria, la



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

legislación actual genera un sesgo estructural que privilegia los intereses económicos del modelo de operación por encima del interés público y social que el servicio debe tutelar.

El reconocimiento formal de variables socioeconómicas en el diseño de la indexación no es solo una opción técnica viable, sino una exigencia social y legal frente al mandato constitucional de garantizar la progresividad de los derechos y de legislar bajo un enfoque de igualdad sustantiva y no regresividad. En ese marco, el Estado no puede sustraerse de su obligación de intervenir, regular y corregir asimetrías cuando estas comprometen el acceso equitativo a un derecho.

Por tanto, esta iniciativa representa una adecuación normativa necesaria y coherente con un modelo de Estado Social y democrático de derecho, que no subordina los derechos de las personas a la lógica del mercado, sino que subordina la política tarifaria a la función social del transporte público. Se trata de legislar con sentido de justicia social, asumiendo que la movilidad digna no puede estar condicionada por la capacidad de pago, sino garantizada en favor de las mayorías sociales.

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

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
Artículo 5. Glosario. 1. Las disposiciones legales, reglamentarias, normativas, técnicas y administrativas aplicables en materia de la presente Ley, contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:	Artículo 5. Glosario. 1. Las disposiciones legales, reglamentarias, normativas, técnicas y administrativas aplicables en materia de la presente Ley, contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____
DEPENDENCIA _____

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico; el transporte la información, y las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de información, y otros servicios o instalaciones abiertas al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.	I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía, a todas las personas, al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales y económicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
II. a LXIV. (...)	II. a LXIV. (...)
<i>Se recorre el contenido de la fracción LXV y las subsecuentes</i>	LXV. Fórmula de ajuste socioeconómico: Forma en la que se expresa la ecuación de compensación integrada en el proceso de indexación tarifaria, destinada a garantizar la accesibilidad económica de las personas usuarias del transporte público, considerando distintas variables socioeconómicas;
LXVI. a CLXXX. (...)	LXVI. a CLXXXI. (...)
Artículo 331. Proceso de Indexación.	Artículo 331. Proceso de Indexación.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

1. a 6. (...) 7. La actualización de los indicadores y la aplicación de la fórmula de indexación se deberá realizar de manera anual, durante el segundo semestre de cada año, para su aplicación a partir del mes de enero del año siguiente. 8. a 9. (...) <i>Sin correlativo</i>	1. a 6. (...) 7. La actualización de los indicadores y la aplicación de las fórmulas de indexación y ajuste socioeconómico se deberá realizar de manera anual, durante el tercer trimestre de cada año, para su aplicación a partir del mes de enero del año siguiente. 8. a 9. (...) 10. Al resultado de la fórmula de indexación le sucederá la aplicación de la Fórmula de Ajuste Socioeconómico conforme a lo dispuesto en el presente Capítulo, así como en las normas de carácter técnico correspondientes.
<i>Sin correlativo</i>	Artículo 331 Bis. Fórmula de Ajuste Socioeconómico. 1. Para la continuación del proceso de indexación, se aplicará la fórmula de ajuste socioeconómico al resultado de la Tarifa Ponderada Actualizada. 2. El resultado de la fórmula de ajuste socioeconómico se definirá como la tarifa indexada y se deberá someter a la consideración del Comité Técnico Tarifario en los términos previstos en esta Ley.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____
DEPENDENCIA _____

	3. La fórmula de ajuste socioeconómico será la siguiente: $TI = (TPA_{Año0-Año1}) - (TPA_{Año0-Año1} \times FAS)$ Donde: <i>TI</i> = Tarifa Indexada <i>TPA_{Año0-Año1}</i> = Tarifa Ponderada Actualizada. <i>FAS</i> = Factor de Ajuste Socioeconómico Donde: $FAS = (PIA \times \Delta IPC) + (PP \times \Delta Pobreza) + (PGT \times \% Ingreso_Transporte)$ Donde: <i>PIA</i> = Ponderación de la inflación anual <i>ΔIPC</i> = Variación anual del Índice de Precios al Consumidor <i>PP</i> = Ponderación del índice de pobreza <i>ΔPobreza</i> = Cambio en el porcentaje de población en pobreza en Jalisco <i>PGT</i> = Ponderación del porcentaje de gasto en
--	---



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____
DEPENDENCIA _____

	transporte respecto del ingreso familiar promedio en Jalisco <i>Ingreso_Transporte = Porcentaje de gasto promedio en transporte público respecto al ingreso familiar promedio en Jalisco</i>
Artículo 333. Atribuciones. 1. El Comité Técnico Tarifario tendrá las siguientes atribuciones: I. a IV. (...) V. Aplicación de la fórmula; VII. Dar su anuencia o veto para la indexación considerando el resultado de la fórmula y de la evaluación de la Norma de Calidad del Servicio; VIII. a IX. (...)	Artículo 333. Atribuciones. 1. El Comité Técnico Tarifario tendrá las siguientes atribuciones: I. a IV. (...) V. Aplicación de las fórmulas de indexación y de ajuste socioeconómico ; VII. Dar su anuencia o veto para la indexación considerando el resultado de las fórmulas y de la evaluación de la Norma de Calidad del Servicio; VIII. a IX. (...)

VI. Repercusiones

Jurídicas: Implica la actualización y adecuación de la *Norma General de Carácter Técnico que establece las bases generales para la actualización y/o modificación de las tarifas del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo para las áreas metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco*. Esto, a su vez, deriva en la modificación subsecuente de todos los instrumentos jurídicos implicados a los que se deben atener las dependencias involucradas en esta materia.

Económicas: Se prevé que la inclusión de la Fórmula de Ajuste Socioeconómico amortigüe el aumento en el costo de las tarifas de



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

transporte público, armonizando accesibilidad al servicio y sostenibilidad financiera. De tal forma que, se impacta también en el mantenimiento del poder adquisitivo de las familias usuarias y la estabilidad de sus finanzas, protegiendo el ejercicio de sus derechos económicos. Además, indirectamente puede influir en la propensión marginal a consumir o ahorrar, al conservar más ingreso disponible de las y los usuarios.

Sociales: La medida otorgará certeza a los usuarios de transporte en Jalisco de que el Comité Técnico Tarifario debe considerar, dentro de su evaluación anual y posible ajuste de las tarifas, el contexto socioeconómico de la entidad. Además, contribuirá a que eventuales aumentos tarifarios no sean exponenciales y perjudiquen la estabilidad financiera de la población usuaria del transporte público. Incentivando, así, la armonía social entre la población usuaria, sociedad civil organizada y autoridades de gobierno.

Presupuestarias: Toda vez que la presente propuesta disminuye el impacto de la indexación sobre la tarifa vigente, se adelgaza la brecha financiera que el subsidio al transporte debe cubrir para sostener la tarifa y la operatividad del sistema. De tal forma que los recursos excedentes cobran el potencial de ser reencauzados a otro rubro de gasto, o bien, de mantener su destino original y fungir como reductores del costo de la tarifa.

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

INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 5, 331 Y 333; Y ADICIONA EL ARTÍCULO 331 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO.

ÚNICO. Se reforman los artículo 5, 331 y 333; y se adiciona el artículo 331 Bis de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

Artículo 5. Glosario.

1. Las disposiciones legales, reglamentarias, normativas, técnicas y administrativas aplicables en materia de la presente Ley, contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso **pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía, a todas las personas, al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales y económicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;**

II. a LXIV. (...)

LXV. Fórmula de ajuste socioeconómico: Forma en la que se expresa la ecuación de compensación integrada en el proceso de indexación tarifaria, destinada a garantizar la accesibilidad económica de las personas usuarias del transporte público, considerando distintas variables socioeconómicas;

LXVI. a CLXXXI. (...)

Artículo 331. Proceso de Indexación.

1. a 6. (...)

7. La actualización de los indicadores y la aplicación de **las fórmulas de indexación y ajuste socioeconómico** se deberá realizar de manera anual, durante el **tercer trimestre** de cada año, para su aplicación a partir del mes de enero del año siguiente.

8. a 9. (...)

10. Al resultado de la fórmula de indexación le sucederá la aplicación de la Fórmula de Ajuste Socioeconómico conforme a lo dispuesto en el presente Capítulo, así como en las normas de carácter técnico correspondientes.

Artículo 331 Bis. Fórmula de Ajuste Socioeconómico.

1. Para la continuación del proceso de indexación, se aplicará la fórmula de ajuste socioeconómico al resultado de la Tarifa Ponderada Actualizada.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____
DEPENDENCIA _____

2. El resultado de la fórmula de ajuste socioeconómico se definirá como la tarifa indexada y se deberá someter a la consideración del Comité Técnico Tarifario en los términos previstos en esta Ley y demás normas aplicables.

3. La fórmula de ajuste socioeconómico será la siguiente:

$$TI = (TPA_{Año0-Año1}) - (TPA_{Año0-Año1} \times FAS)$$

Donde:

TI = Tarifa Indexada

TPA_{Año0-Año1} = Tarifa Ponderada Actualizada.

FAS = Factor de Ajuste Socioeconómico

Donde:

$$FAS = (PIA \times \Delta IPC) + (PP \times \Delta Pobreza) + (PGT \times \% \text{ Ingreso_Transporte})$$

Donde:

PIA = Ponderación de la inflación anual

ΔIPC = Variación anual del Índice de Precios al Consumidor

PP = Ponderación del índice de pobreza

ΔPobreza = Cambio en el porcentaje de población en pobreza en Jalisco

PGT = Ponderación del porcentaje de gasto en transporte respecto del ingreso familiar

Ingreso_Transporte = Porcentaje de gasto promedio en transporte público respecto al ingreso familiar promedio en Jalisco

Artículo 333. Atribuciones.

1. El Comité Técnico Tarifario tendrá las siguientes atribuciones:



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

NÚMERO _____

DEPENDENCIA _____

I. a IV. (...)

V. Aplicación de las fórmulas de indexación y de ajuste socioeconómico;

(...)

VII. Dar su anuencia o veto para la indexación considerando el resultado de las fórmulas y de la evaluación de la Norma de Calidad del Servicio;

VIII. VIII. a IX. (...)

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. 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