



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 y Diputados **TONANTZIN ELUSAY CÁRDENAS MÉNDEZ, MARÍA CANDELARIA OCHOA ÁVALOS, LEONARDO ALMAGUER CASTAÑEDA Y ALONDRA GETSEMANY FAUSTO DE LEÓN**, 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 EL ARTÍCULO 348 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO**, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

En los últimos años, ha sido común que las autoridades en Jalisco utilicen eventos de trascendencia internacional para proyectar su imagen pública y hacer propaganda política en lugar de priorizar la atención de las necesidades sociales y populares más apremiantes. Un claro ejemplo de ello ocurrió en materia de movilidad con el caso del "Búho Nocturno", el cual pretendió satisfacer la necesidad de transporte público durante las noches en el Área Metropolitana de Guadalajara. Esta demanda surgió como consecuencia del crecimiento acelerado de la metrópoli y la complejización de las dinámicas sociales.

La historia del "Búho Nocturno" está estrechamente ligada a la de los Juegos Panamericanos celebrados en Guadalajara en el año 2011. En el contexto de la proximidad del evento deportivo, el Gobierno de Jalisco anunció que atendería una demanda irresuelta para contar con un transporte público que permitiera que la gente del Área Metropolitana de Guadalajara se trasladara durante las noches. Se argumentaba que, además, el servicio propuesto era



5143



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

pertinente pues “beneficiaría la imagen de la ciudad”¹ de cara a los mencionados Juegos Panamericanos.

Unas semanas antes del citado evento deportivo, en septiembre de 2011, se inauguró el servicio de transporte público que realizaría recorridos de noche, el cual fue llamado “Búho Nocturno”. Éste funcionaría con un horario de 23:00 a 5:00 horas, circulando por las principales avenidas de la ciudad. Los objetivos esgrimidos por el titular de la entonces Secretaría de Vialidad, Diego Monraz Villaseñor —quien ocupa el cargo homólogo, de nueva cuenta, desde el año 2018— fueron tres: 1) generar un ahorro económico en los traslados de las personas que laboraban en la noche; 2) reducir los accidentes por la ingesta de alcohol en actividades de diversión, turismo u ocio; y, 3) apoyar la reactivación económica de la ciudad.²

Este servicio fue implementado, en principio, con 46 unidades distribuidas en 10 rutas y 277 paraderos, con una frecuencia de paso de entre 25 y 30 minutos en promedio. El costo del pasaje era de 10 pesos en ese entonces (superior al de la tarifa diurna, que era de 6 pesos) y se realizaba en alcancías de pago automático, inexistentes durante el servicio de día.

Pasaron los Juegos Panamericanos y, en enero de 2012, se anunció la ampliación de algunas de las rutas del servicio. No obstante, la perspectiva positiva se esfumó pronto. En marzo del mismo año, “15 unidades dejaron de prestar el servicio en algunas rutas”.³ Los camioneros argumentaban la ausencia de ganancias. Al mes siguiente, la tarifa aumentó en 50%, de 10 a 15 pesos, además de que se redujeron los días y horarios de servicio pues, nuevamente, los camioneros argumentaban que no les resultaba costoso. Las frecuencias de paso se volvieron cada vez menores y muchos choferes no respetaban los trayectos completos de las rutas. Aunado a ello, un problema frecuente que nunca se solucionó fue la falta de iluminación de las unidades y, con ello, la percepción de inseguridad, tanto de los choferes, como de las personas usuarias, con énfasis especial en las mujeres.⁴

¹ Christian Juan Armando Flores Landeros y Miriam Anahí Guerra Hernández, “El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México”. *Vínculos. Sociología, análisis y opinión*, 4, núm. 8, septiembre-febrero 2024, p. 92.

² *Ibíd.*, p. 93.

³ *Ibíd.*, p. 95.

⁴ *Ibíd.*, p. 100.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Como resultado de todas estas medidas (que fueron en claro detrimento de la calidad del servicio), así como de una socialización deficiente, la gente redujo significativamente el uso del "Búho Nocturno", lo cual, a su vez, fue utilizado para pretextar la "demanda insuficiente" del servicio, con la consecuente cancelación de varias rutas y el retiro paulatino de unidades por parte del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana (Sistecozome), la Alianza de Camioneros y Servicios y Transportes.⁵

Tras el cambio de gobierno en 2013, tras una trayectoria de decadencia del servicio prestado por el "Búho Nocturno", fue cancelado de manera definitiva. La desvinculación gradual de la población respecto al servicio, junto con la escasa difusión,⁶ favoreció la indiferencia generalizada de la sociedad tras el anuncio de su cancelación.⁷

Desde entonces, no se ha vuelto a implementar ninguna medida al respecto en el Área Metropolitana de Guadalajara. Aunque la implementación de la medida en Puerto Vallarta en 2022 hizo que se retomara temporalmente la discusión sobre la conveniencia de retomar el servicio también en la capital del estado.⁸ Sobre el servicio en Puerto Vallarta, éste también cubre el horario de 12:00 a.m. a 5:00 a.m.; tiene una frecuencia de paso promedio de 30 minutos y una tarifa de 20 pesos.

Hoy, como han destacado especialistas, es claro que el "Búho Nocturno" en Guadalajara fue "un transporte nocturno diseñado para prestar el servicio durante una temporada atípica —los Juegos Panamericanos—, pero no para ser parte de la cotidianidad de los habitantes"⁹ de la ciudad; fue una política que benefició temporalmente al turismo, en torno a un evento deportivo, que fue utilizado como plataforma política por el entonces titular del Gobierno estatal, pero que no fue pensada para atender las necesidades cotidianas de la gente que habita permanentemente la ciudad.

⁵ *Ibíd.*, pp. 95-96.

⁶ *Ibíd.*, p. 106.

⁷ *Ibíd.*, p. 103.

⁸ Tanya García. "Analizan el regreso del transporte nocturno en el Área Metropolitana". *El Occidental*, 1º de diciembre de 2022. Disponible en: <https://oem.com.mx/eloccidental/local/analizan-el-regreso-del-transporte-nocturno-en-la-zona-metropolitana-15825631>

⁹ C. J. A. Flores Landeros y M. A. Guerra Hernández. *Op. cit.*, p. 102.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Si bien en años recientes la aparición de los taxis de plataforma de empresas privadas ha representado una nueva opción para los usuarios de transporte durante las noches, su elevado costo no favorece su uso cotidiano o, en su defecto, representa una afectación económica importante para los bolsillos de buena parte de la población. De manera que siguen plenamente vigentes las necesidades que, en teoría, atendían los objetivos centrales del “Búho Nocturno”, enunciados por Diego Monraz en 2011, sobre todo generar un ahorro económico para los traslados de las personas trabajadoras, así como para quienes se encuentran en actividades de diversión, turismo u ocio.

La abrogada Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, expedida en 2013 mencionó, por primera vez, que la autoridad estaba obligada a contemplar en los itinerarios “la implementación de transporte público nocturno”, cuyos horarios y frecuencias deberían cubrir “las necesidades de los usuarios del servicio, en este turno”.¹⁰ Desafortunadamente, dicha disposición terminó por no aplicarse de manera verdadera.

En el año 2022 se aprobó la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, actualmente vigente. Dicho ordenamiento reiteró la obligatoriedad de prestar el servicio de transporte público nocturno, que ya había sido incorporada en la ley de 2013. No obstante, su reglamentación resultó contradictoria e ineficaz, lo que ha impedido su aplicación efectiva. En consecuencia, a más de tres años de la entrada en vigor de la nueva Ley, el servicio de transporte público nocturno es inexistente en la práctica.

II. DE LA NECESIDAD Y FINES PERSEGUIDOS

En el Área Metropolitana de Guadalajara, como en otras ciudades, sigue vigente desde hace décadas un “paradigma de movilidad basado en el uso del automóvil particular”,¹¹ manteniéndolo como prioridad “y abandonando los medios de transporte colectivos o masivos”.¹² Además, el modelo de desarrollo urbano ha otorgado mayor accesibilidad al territorio a las clases de mayores ingresos.¹³

¹⁰ Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, 2013, Art. 160.

¹¹ C. J. A. Flores Landeros y M. A. Guerra Hernández. *Op. cit.*, p. 80.

¹² *Ibíd.*, p. 81.

¹³ *Ibíd.*, p. 87.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Como lo han señalado Flores y Guerra, a consecuencia del desarrollo urbano durante el siglo XX, en la década de los sesenta, "el crecimiento territorial de las ciudades y la frecuencia de los viajes nocturnos convirtieron la movilidad nocturna en una necesidad social, como resultado del innegable aumento de actividades económicas y sociales".¹⁴ Sin embargo, a pesar de estos cambios notables en las dinámicas sociales de las grandes ciudades, hoy "lo nocturno continúa siendo asumido como algo insondable, prohibido e inseguro para las políticas integrales de transporte y movilidad".¹⁵

El aumento de la dinámica de la vida urbana durante las noches propició que en distintas ciudades alrededor del mundo (París, Ámsterdam, Barcelona, Londres, Ciudad de México, entre otras) se desarrollara un servicio de transporte público nocturno eficaz. Entre las características más destacadas que presenta este servicio en varias urbes se encuentran: frecuencias de paso de entre 15 y 25 minutos, costo subsidiado por el Gobierno, unidades claramente identificadas e iluminadas, recorridos por avenidas principales y conectividad con otros medios de transporte, así como sistemas de prepago.¹⁶

En el Área Metropolitana de Guadalajara, todos los días es posible apreciar imágenes de personas que se quedan varadas en las calles a horas que todavía deberían estar pasando los camiones, como las 21:00 o 22:00 horas, incluso antes, según la zona y las rutas. El problema se intensifica, por ejemplo, los fines de semana, donde a partir de las 19:00 horas varias rutas simplemente ya no pasan o los choferes no realizan el recorrido completo, sin que ello tenga ninguna consecuencia para las personas concesionarias.

La única excepción a la situación expuesta la constituyen las medidas de ampliación de los horarios del transporte público ofrecido por el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR) con motivo de eventos especiales, como festividades por el Aniversario de Guadalajara en el mes de febrero o las Fiestas de Octubre en Zapopan, celebradas todos los años.

A pesar de reconocer que la ampliación del horario de servicio beneficia a la población usuaria que atiende los mencionados eventos, este hecho merece dos consideraciones adicionales:

¹⁴ *Ibíd.*, p. 82.

¹⁵ *Ibíd.*, p. 78.

¹⁶ *Ibíd.*, p. 83.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

I) La primera es que, en dichas ocasiones, existe un interés de lucimiento político o de rentabilidad económica como trasfondo de la decisión de ampliar los horarios del transporte público durante la noche. La autoridad amplía los horarios para fomentar que la gente vaya a eventos oficiales organizados por alguna instancia gubernamental o para que asista y consuma a privados. Esto no es negativo en sí mismo, pero sí resulta injustificable que sólo estos casos excepcionales se consideren la única razón que amerite la ampliación del horario de servicio del transporte.

II) La segunda es que las medidas están limitadas únicamente al servicio ofrecido por SITEUR —y generalmente sólo al tren ligero—, que es de control estatal, por lo que los cientos de concesionarios privados de unidades del transporte público quedan exentos de cualquier modificación en el horario de su servicio. Esto sólo ejemplifica los límites de la decisión política en cuestión: se amplían los derechos de la gente, de manera parcial, temporal y focalizada, siempre y cuando ello no represente una amenaza a los intereses económicos de los concesionarios, quienes argumentarían —como lo hicieron en su momento con el “Búho Nocturno”— que “no es costeable” brindar el servicio de transporte público en un horario ampliado durante la noche y madrugada. Es decir, el acceso y pleno ejercicio de un derecho queda supeditado a las decisiones de particulares.

La realidad es inocultable, las personas que habitan el Área Metropolitana de Guadalajara enfrentan dificultades para transportarse durante las noches. De acuerdo con la *Encuesta de satisfacción a los usuarios del transporte público en el AMG 2025*, al menos el 50% de las personas encuestadas manifestaron como útil la implementación de rutas de transporte público nocturno, con preferencia por un horario entre las 10 pm y 3 am.¹⁷

¹⁷ Instituto Metropolitano de Planeación. *Encuesta de Satisfacción a Usuarios del Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara, 2025*, p. 101.



GOBIERNO DE JALISCO

PODER LEGISLATIVO

SECRETARÍA DEL CONGRESO



Fuente: Encuesta de Satisfacción a Usuarios del Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara, 2025.

Además, conforme a la misma encuesta, 26% de los usuarios respondieron que lo utilizarían entre una y más de tres veces por semana; indicando así que una cuarta parte de la población usuaria sí consideraría utilizar un servicio nocturno cotidianamente. Mientras que 23% expresaron que lo frecuentarían en ocasiones extraordinarias.



Fuente: Encuesta de Satisfacción a Usuarios del Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara, 2025.

En suma, es evidente que en Guadalajara y toda su área metropolitana se sigue privilegiando una visión mercantilista del transporte, que pone por delante las ganancias, negocios e intereses de los concesionarios privados, y no las necesidades de las amplias mayorías sociales. Ante ello, resulta apremiante que el Estado se haga cargo de su responsabilidad y cumpla con la ley, ofreciendo transporte público nocturno.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

III. DE LAS REPERCUSIONES POR SU APROBACIÓN:

a) Jurídicas:

La propuesta retoma y refuerza la obligatoriedad de parte de la Secretaría de Transporte de implementar un servicio de transporte público nocturno que cubra las necesidades de las personas usuarias, cuestión ya contemplada en el artículo 348 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, pero que actualmente no se lleva a la práctica, por lo que es necesario su reforzamiento. Asimismo, mediante la adhesión de un artículo transitorio se contempla que el Ejecutivo del estado realice las reformas pertinentes para dar cumplimiento a dicha disposición legal, entre otras cosas, adecuando el artículo 158 del Reglamento de la Ley, de modo que la existencia de rutas en horario nocturno (22-6 horas) no quede establecida como una posibilidad, sino como una obligación.

Actualmente, la redacción de dicho artículo es confusa, pues señala: "*Los horarios de las rutas del servicio masivo y colectivo podrán ser: I. Diurnas: 6-22 horas; II. Nocturnas: 22-6 horas; III. Permanentes: Cuando el horario de operación respectivo sea de 24 horas*". En esta disposición del reglamento, cuerpo normativo que establece las especificaciones para la aplicación de la ley, no se refuerza el carácter obligatorio de garantizar transporte público nocturno, sino que se deja como una posibilidad, lo cual da pie a su incumplimiento.

Es importante destacar que el artículo antes citado contradice el artículo subsecuente, el 159, que a la letra dice: "*Las rutas nocturnas podrán tener derroteros diferentes a los de las rutas diurnas [...] La Secretaría resolverá lo necesario para que las personas prestadoras del servicio de rutas permanentes ofrezcan el servicio correspondiente entre las 22 y las 6 horas*". Como se puede apreciar, esta disposición sí contempla que la autoridad garantice la prestación del servicio de transporte público durante el horario nocturno, por lo que va en el mismo sentido que la ley que busca reglamentar.

La modificación planteada busca eliminar cualquier margen para la ambigüedad o contradicción legal, enfatizando claramente la obligatoriedad del Estado de garantizar la prestación del servicio de transporte público nocturno, en un horario de 22 a 6 horas.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

b) Económicas:

Se prevé que la oferta del servicio en un horario nocturno signifique un ahorro significativo para los usuarios —y sus familias— que actualmente se ven en la necesidad de pagar por servicios particulares, tales como taxis de plataforma, taxis tradicionales, combis y mototaxis, para poder moverse por las noches o primeras horas del día. De tal forma que, no sólo se garantiza su derecho a la movilidad, sino que, además, se impacta positivamente en el poder adquisitivo, capacidad de ahorro y, en general, las finanzas de las familias usuarias; protegiendo el ejercicio de sus derechos económicos.

c) Sociales:

La reforma propuesta atiende directamente una problemática social como lo es la falta de alternativas económicas y seguras que enfrentan amplios sectores de la población para trasladarse durante la noche. Toda vez que quienes utilizan el transporte público y requieren de su servicio después de las 22:00 horas y antes de las 5:00 horas tienen como única opción la de solicitar taxis convencionales o vehículos de plataforma, cuyos cobros son elevados e inaccesibles para el grueso de la población.

El transporte público es, precisamente, un servicio público y, como tal, debe ser garantizado por el Estado. Dicho carácter debe privilegiarse por encima de la intención de lucrar económicamente o hacer negocios, por lo que no es válido el argumento de que "no es negocio" para las personas concesionarias otorgar el servicio de transporte público nocturno. El Estado está obligado, por ley, a satisfacer dicha necesidad social.

d) Presupuestarias:

Toda vez que la presente propuesta reclama la extensión del horario de servicio de transporte público y, por tanto, representa un incremento en los costos de operación del sistema, las personas concesionarias y permisionarias, así como el Gobierno del estado, deben realizar las adecuaciones presupuestales, financieras y operativas necesarias para dar cumplimiento a la norma en cuestión y a los derechos de las personas usuarias.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Para dimensionar adecuadamente este requerimiento, se realizó una proyección basada en los mismos parámetros de eficiencia operativa del servicio "Búho Nocturno" en su año de inicio (2011),¹⁸ tomando en cuenta el crecimiento poblacional del AMG del 15.22%, lo que se traduce en una proyección de 34,565 usuarios nocturnos. Derivado de este análisis, se estima necesaria, inicialmente, una flotilla de 55 unidades para garantizar la cobertura del servicio en el horario de 22:00 a 6:00 horas.

El cálculo de costos considera el costo operativo histórico por unidad de 2013, actualizado a valores de 2025, aplicando la inflación acumulada del 33.3% para el período, resultando en un Costo Operativo Mensual por Unidad de \$65,778.00 MXN.¹⁹

Concepto	Total Mensual	Total Anual
Costo Estimado Total Flotilla (55 Unidades)	\$3,617,790 MXN/mes.	\$43,413,480 MXN/año

Esta asignación presupuestal considera sólo los costos operativos variables que se generarían al extender el servicio al turno nocturno, permitiendo aprovechar al máximo los costos fijos y estructurales, los cuales ya se encuentran cubiertos por la operación diurna recurrente. Además, se busca garantizar el servicio a la población estimada, manteniendo los estándares de calidad y cobertura establecidos en la Ley.

IV. PROPUESTA DE REFORMA Y SU MOTIVACIÓN PARTICULAR

LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

¹⁸ "Pese a pérdidas, el Búho Nocturno seguirá operando". *El Informador*, 12 de febrero de 2013. Consultado en:

<https://www.informador.mx/amp/Jalisco/Pese-a-perdidas-el-Buho-Nocturno-seguira-operando-20130212-0240.html>

¹⁹ Elaboración a partir de dictamen técnico. "Dictamen final para la aprobación de las tarifas técnicas del servicio público de transporte de pasajeros colectivo para las rutas-empresa del área metropolitana de Guadalajara y del sistema integrado de la ciudad de Puerto Vallarta, Jalisco", marcado con el número IMTJ-532/2018/DND.



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

348. Horarios e itinerarios.

1. (...)

2. Dicha dependencia deberá incluir a estos itinerarios la implementación de transporte público nocturno, estableciendo para estos efectos un horario y una frecuencia que cubra las necesidades de las personas usuarias del servicio, en este turno.

Sin correlativo

348. Horarios e itinerarios.

1. (...)

2. Dicha dependencia deberá incluir a estos itinerarios la implementación de transporte público nocturno **de personas pasajeras**, estableciendo para estos efectos un horario **que garantice la prestación del servicio las 24 horas del día** y una frecuencia que cubra las necesidades de las personas usuarias del servicio, en este turno.

3. En el supuesto de que las personas concesionarias del servicio público de transporte de personas pasajeras no oferten rutas y derroteros nocturnos conforme a lo dispuesto en esta Ley y el Reglamento, la Secretaría realizará las acciones necesarias para asegurar la prestación del servicio en dicho horario.

Motivación: Si bien la versión actual de la Ley de Movilidad establece la obligatoriedad de incluir en los itinerarios la implementación del transporte público nocturno, a continuación, se establece que el horario y la frecuencia de dicho servicio nocturno se determinarán de acuerdo a las necesidades de las personas usuarias. Aunque en una visión garantista, la primera parte del artículo bastaría para dejar en claro que el Estado tiene la obligación de otorgar el servicio, la realidad es que las autoridades no han dado cumplimiento a dicha disposición. Esta situación se ve facilitada por un énfasis insuficiente en la segunda parte del artículo, con respecto al tema de



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

la obligatoriedad. Razón por lo cual es necesario impulsar una reforma que acentúe esta obligación estatal.

Asimismo, es pertinente proponer un artículo transitorio cuyo texto establezca que deberá reformarse el Reglamento de la citada Ley, toda vez que parte de éste contradice el espíritu de la norma superior al hacer aparecer como opcional o discrecional la decisión de otorgar el servicio de transporte público nocturno, aun cuando otra parte sí lo plantea como una obligación estatal.

Por lo anteriormente expuesto y fundado sometemos a su consideración el siguiente

DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 348 DE LA LEY DE MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO.

ARTÍCULO ÚNICO. - Se reforma el artículo 348 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

Artículo 348.-

1. (...)
2. Dicha dependencia deberá incluir a estos itinerarios la implementación de transporte público nocturno **de personas pasajeras**, estableciendo para estos efectos un horario **que garantice la prestación del servicio las 24 horas del día** y una frecuencia que cubra las necesidades de las personas usuarias del servicio, en este turno.

3. En el supuesto de que las personas concesionarias del servicio público de transporte de personas pasajeras no oferten rutas y derroteros nocturnos conforme a lo dispuesto en esta Ley y el Reglamento, la Secretaría realizará las acciones necesarias para asegurar la prestación del servicio en dicho horario.

Transitorios

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



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

Segundo. - El Ejecutivo del Estado dispondrá de sesenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para emitir las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte para la debida implementación y cumplimiento de lo previsto en este decreto.

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

LEONARDO ALMAGUER CASTAÑEDA
PRESIDENTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL
TRABAJO



GOBIERNO
DE JALISCO

P O D E R
LEGISLATIVO

SECRETARÍA
DEL CONGRESO

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Alondra", written over a horizontal line.

ALONDRA GETSEMANY FAUSTO DE LEÓN
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI