

A la milla Sandoval, Alejandro 2005

Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Arquitectura



**EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ESTADO DE
MICHOCÁN**

Tesis que para obtener el título de Urbanista presenta:
Alejandro Alamilla Sandoval

Director de Tesis:
M. en Planif. Sergio Flores Peña

Abril 2005

m. 343825



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Índice

I.	Presentación	página 3
II.	Antecedentes sobre el transporte público en Michoacán	página 3
III.	Marco Jurídico	página 5
IV.	El Plan Maestro de Modernización del Transporte Público...	página 7
V.	Metodología del Plan	página 8
VI.	Diagnóstico del servicio de transporte público	página 10
VII.	Implementación del Plan Maestro	página 16
VIII.	Evaluación del Plan	página 33
IX.	Anexos	página 35

El servicio de transporte público en el Estado de Michoacán

I. Presentación

Con objeto de desarrollar mecanismos de regulación y control del servicio del transporte público, en el mes de octubre del año de 2002, el Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo, crea la Oficina de Transportes dentro de la Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente, con la misión de realizar los proyectos necesarios para una adecuada administración del servicio.

Esta oficina constituye el área de planeación del sector transporte dentro de la Secretaría, mientras que las funciones operacionales son realizadas por la Comisión Coordinadora del Transporte Público (COCOTRA).

Para el cumplimiento de las funciones de la oficina se conformó un equipo de trabajo interdisciplinario con dos ingenieros civiles especialistas en vías terrestres, dos economistas, un abogado, un urbanista y el personal de soporte correspondiente.

Es a partir del mes de noviembre cuando se inician los trabajos de planeación en los cuales participé y que derivarían meses después en alternativas de mejoramiento para el sector.

El presente informe es una síntesis ejecutiva de mi quehacer profesional como Jefe de Departamento adscrito a esa oficina a partir del año 2002 y en la cual continúo laborando en este año de 2005.

II. Antecedentes sobre el transporte público en Michoacán.

El servicio de transporte público constituye en el Estado de Michoacán uno de los sectores de mayor demanda por parte de los concesionarios y de los usuarios a efecto de que sea regularizado y controlado.

La problemática del transporte tiene dos vertientes: una jurídica y otra técnica; la primera referente a la expedición irregular de miles de concesiones por parte de la administración estatal anterior (de 1996 a 2001), la cual generó además de

El servicio de transporte público en el Estado de Michoacán

I. Presentación

Con objeto de desarrollar mecanismos de regulación y control del servicio del transporte público, en el mes de octubre del año de 2002, el Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo, crea la Oficina de Transportes dentro de la Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente, con la misión de realizar los proyectos necesarios para una adecuada administración del servicio.

Esta oficina constituye el área de planeación del sector transporte dentro de la Secretaría, mientras que las funciones operacionales son realizadas por la Comisión Coordinadora del Transporte Público (COCOTRA).

Para el cumplimiento de las funciones de la oficina se conformó un equipo de trabajo interdisciplinario con dos ingenieros civiles especialistas en vías terrestres, dos economistas, un abogado, un urbanista y el personal de soporte correspondiente.

Es a partir del mes de noviembre cuando se inician los trabajos de planeación en los cuales participé y que derivarían meses después en alternativas de mejoramiento para el sector.

El presente informe es una síntesis ejecutiva de mi quehacer profesional como Jefe de Departamento adscrito a esa oficina a partir del año 2002 y en la cual continúo laborando en este año de 2005.

II. Antecedentes sobre el transporte público en Michoacán.

El servicio de transporte público constituye en el Estado de Michoacán uno de los sectores de mayor demanda por parte de los concesionarios y de los usuarios a efecto de que sea regularizado y controlado.

La problemática del transporte tiene dos vertientes: una jurídica y otra técnica; la primera referente a la expedición irregular de miles de concesiones por parte de la administración estatal anterior (de 1996 a 2001), la cual generó además de

inconformidades, la pérdida del equilibrio entre oferta y demanda del servicio y la baja en la rentabilidad para los concesionarios legalmente constituidos.

Actualmente se cuenta con un registro de catorce mil títulos de concesión contra un total de doce mil unidades que trabajan en condiciones de irregularidad (pirataje).

La segunda vertiente, de carácter técnico, es consecuencia de esa irregularidad jurídica evidenciándose en una mala calidad del servicio, una flota vehicular obsoleta antieconómica, contaminante y que plantea problemas de mantenimiento. Las unidades que prestan el servicio para pasajeros representan el 87% del parque vehicular del sector y se hallan sujetas a itinerarios y rutas mal definidas y traslapadas, las cuales se tornan intensas e impactantes en el flujo vehicular.

Históricamente el sector se ha caracterizado por la anarquía, el desorden y la improvisación; el personal de supervisión de la operación del servicio no ha existido, no se ha realizado una verdadera reestructuración de rutas y las ampliaciones de los ramales no se han respaldado con verdaderos estudios técnicos y socioeconómicos sino que prácticamente han sido impuestos por los propios concesionarios.

Aunado a ello, existe otra variable que agrega complejidad al transporte, la agrupación de los concesionarios en organizaciones, muchas de las cuales se encuentran afiliadas a sindicatos y corporaciones de corte gubernamental, organizaciones como la Alianza de Transportistas del Estado de Michoacán, la Comisión Reguladora del Transporte Público y FERTEM son hoy un serio desafío para las autoridades.

Esencialmente por esa complejidad que plantea el transporte es que se requiere desarrollar soluciones integrales, que evalúen las variables que le son inherentes, como la infraestructura vial y sus limitaciones y el crecimiento urbano en general, del cual depende el sistema de transporte. Existe un grave rezago en cuanto a la elaboración y actualización de los planes de desarrollo urbano municipales y de centros de población, los cuales serían de utilidad en la reorganización del sistema de transporte actual (ver anexo No. 1).

En síntesis, el transporte público carece de una organización efectiva que posibilite una oferta de servicio segura y de calidad y para lograrlo, la administración estatal actual, como responsable del transporte y de su correcto funcionamiento, planteó en el 2002, como una primera alternativa de solución a la problemática existente, reestructurar la dependencia operativa encargada de dar

seguimiento a los asuntos de transporte, la Comisión Coordinadora del Transporte Público, la cual se caracterizaba por el trabajo discrecional y corrupto de sus servidores públicos.



III. Marco Jurídico

Para llevar a cabo la reestructuración de la dependencia del transporte fue indispensable revisar los ordenamientos jurídicos y normativos con objeto de identificar aquellas disposiciones que requerían actualizarse y así estar en condiciones de dinamizar en términos económicos al sector, además de permitir una operatividad adecuada por parte de las autoridades estatales.

Entre los ordenamientos de planeación que fueron revisados se encuentra el *Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2001-2006* y específicamente el *Programa Sectorial de Vialidad y Transporte*, el cual plantea como políticas:

- Lograr una red de infraestructura de transportes eficaz, segura y protectora del medio ambiente, accesible a todos los mexicanos en los ámbitos nacional, regional y local, y que además facilite la participación del país en la globalización e
- Integrar un sistema eficiente de redes de transporte multimodal y logística para el traslado de bienes y personas, capaces de proporcionar servicios de calidad a los usuarios de forma eficiente, segura, integrada y competitiva.

Estas dos políticas confirman la necesidad de visualizar al transporte como un sistema que dé soporte a las actividades educativas, laborales y de esparcimiento propias de los habitantes de una ciudad; ello se ve reflejado de manera coincidente dentro del *Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2002*, el cual plantea como políticas generales las siguientes:

- Promover el desarrollo integral y equilibrado de los centros de población.

seguimiento a los asuntos de transporte, la Comisión Coordinadora del Transporte Público, la cual se caracterizaba por el trabajo discrecional y corrupto de sus servidores públicos.



III. Marco Jurídico

Para llevar a cabo la reestructuración de la dependencia del transporte fue indispensable revisar los ordenamientos jurídicos y normativos con objeto de identificar aquellas disposiciones que requerían actualizarse y así estar en condiciones de dinamizar en términos económicos al sector, además de permitir una operatividad adecuada por parte de las autoridades estatales.

Entre los ordenamientos de planeación que fueron revisados se encuentra el *Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2001-2006* y específicamente el *Programa Sectorial de Vialidad y Transporte*, el cual plantea como políticas:

- Lograr una red de infraestructura de transportes eficaz, segura y protectora del medio ambiente, accesible a todos los mexicanos en los ámbitos nacional, regional y local, y que además facilite la participación del país en la globalización e
- Integrar un sistema eficiente de redes de transporte multimodal y logística para el traslado de bienes y personas, capaces de proporcionar servicios de calidad a los usuarios de forma eficiente, segura, integrada y competitiva.

Estas dos políticas confirman la necesidad de visualizar al transporte como un sistema que dé soporte a las actividades educativas, laborales y de esparcimiento propias de los habitantes de una ciudad; ello se ve reflejado de manera coincidente dentro del *Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2002*, el cual plantea como políticas generales las siguientes:

- Promover el desarrollo integral y equilibrado de los centros de población.

- Propiciar las condiciones favorables para que la población pueda resolver sus necesidades de suelo urbano, vivienda, servicios públicos, infraestructura y equipamiento urbano.
- Definir una estructura vial primaria que integre el área urbana actual con las zonas de nuevo crecimiento.
- Crear alternativas viales que favorezcan al descongestionamiento de las avenidas que acceden al centro.
- Incentivar los estacionamientos en las zonas de mayor demanda actual y prever las futuras.
- Incentivar el transporte colectivo, con el fin de racionalizar los desplazamientos frecuentes y comunes
- Reforestar intensivamente las vialidades primarias y secundarias con el objeto de disminuir los índices de contaminación, mejorar la calidad de vida y la imagen urbana.
- Reestructurar y modernizar el sistema de semaforización.
- Fomentar los sistemas de transporte con características de eficiencia energética y ambiental.
- Reestructurar las rutas del servicio de transporte.

Además de confirmar la congruencia entre las políticas federales y estatales en la materia, se requería conocer las facultades asignadas a la Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente (SUMA) para regular el transporte y en su caso proponer modificaciones para dar cumplimiento a las funciones que le establece la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Michoacán y que a continuación se describen:

- Participar en la determinación de las políticas estatales en materia de transporte público
- Otorgar concesiones y permisos de transporte público
- Promover el mejoramiento del transporte público y la modernización de las unidades
- Establecer los requisitos y procedimientos para regular las emisiones de contaminantes de los vehículos que prestan el servicio público de transporte público

- Establecer y operar los centros de verificación vehicular o en su caso, otorgar los permisos para la prestación de dicho permiso por particulares y
- Expedir las disposiciones reglamentarias que permitan una mayor comprensión de las bases legales sobre las cuales, tanto autoridades como concesionarios y permisionarios y en general todos los trabajadores del transporte público, deberán prestar el servicio en todas sus modalidades, privilegiando en todo momento, la calidad, eficiencia y seguridad para los usuarios.

Después de esta investigación sobre el marco legal existente quedó evidenciada la falta de un instrumento de planeación que precise y actualice las acciones que sobre transporte debían establecerse por parte del ejecutivo a fin de lograr su mejoramiento.

De manera consensuada entre los titulares de las dependencias relacionadas con el sector, se acordó la elaboración de un *Plan Maestro para la Modernización del Transporte Público del Estado de Michoacán de Ocampo*, el cual surgiría como el eje rector de las políticas en materia de transporte (ver anexo No. 2).

IV. El Plan Maestro de Modernización del Transporte Público

El Plan Maestro es un ordenamiento legal, que tras nueve meses que requirió para su elaboración se hace oficial y público en junio del año 2003, con el objetivo de establecer las políticas que permitieran modernizar el servicio de transporte público de pasajeros, urbano y suburbano de ruta fija y de autos de alquiler que sirve a los centros de población de la entidad, restituyendo a la autoridad el control técnico y la rectoría del transporte, haciendo a los transportistas más competitivos y modernos, y satisfaciendo a la sociedad con un mejor nivel de servicio sin perder de vista que las rutas de transporte son propiedad del Estado y que forman parte de su soberanía.

Este Plan además planteó otros objetivos de carácter particular:

- Mejorar las condiciones de la infraestructura vial para permitir una movilidad vehicular más eficiente y un transporte seguro y económico
- Determinar los requerimientos urgentes de infraestructura vial en base a proyectos particulares
- Mantener el equilibrio entre la oferta y demanda del servicio de transporte

- Establecer y operar los centros de verificación vehicular o en su caso, otorgar los permisos para la prestación de dicho permiso por particulares y
- Expedir las disposiciones reglamentarias que permitan una mayor comprensión de las bases legales sobre las cuales, tanto autoridades como concesionarios y permisionarios y en general todos los trabajadores del transporte público, deberán prestar el servicio en todas sus modalidades, privilegiando en todo momento, la calidad, eficiencia y seguridad para los usuarios.

Después de esta investigación sobre el marco legal existente quedó evidenciada la falta de un instrumento de planeación que precise y actualice las acciones que sobre transporte debían establecerse por parte del ejecutivo a fin de lograr su mejoramiento.

De manera consensuada entre los titulares de las dependencias relacionadas con el sector, se acordó la elaboración de un *Plan Maestro para la Modernización del Transporte Público del Estado de Michoacán de Ocampo*, el cual surgiría como el eje rector de las políticas en materia de transporte (ver anexo No. 2).

IV. El Plan Maestro de Modernización del Transporte Público

El Plan Maestro es un ordenamiento legal, que tras nueve meses que requirió para su elaboración se hace oficial y público en junio del año 2003, con el objetivo de establecer las políticas que permitieran modernizar el servicio de transporte público de pasajeros, urbano y suburbano de ruta fija y de autos de alquiler que sirve a los centros de población de la entidad, restituyendo a la autoridad el control técnico y la rectoría del transporte, haciendo a los transportistas más competitivos y modernos, y satisfaciendo a la sociedad con un mejor nivel de servicio sin perder de vista que las rutas de transporte son propiedad del Estado y que forman parte de su soberanía.

Este Plan además planteó otros objetivos de carácter particular:

- Mejorar las condiciones de la infraestructura vial para permitir una movilidad vehicular más eficiente y un transporte seguro y económico
- Determinar los requerimientos urgentes de infraestructura vial en base a proyectos particulares
- Mantener el equilibrio entre la oferta y demanda del servicio de transporte

- Desarrollar sistemas de seguridad que coadyuven a minimizar los altos grados de siniestralidad que se registran en el transporte público
- Diseñar un sistema de transporte público de alta capacidad, cómodo, seguro y rápido que coadyuve a mejorar los niveles de productividad social y que garantice un servicio de calidad para los visitantes y residentes del Estado
- Diseñar un mecanismo que fomente el uso racionalizado de los vehículos de transporte privado para preservar la calidad del medio ambiente y la calidad de vida

V. Metodología del Plan.

El procedimiento que se implementó para la elaboración del Plan fue el de convocar públicamente a usuarios del servicio, concesionarios y agrupaciones de transportistas de todo el Estado, a fin de que participaran en la realización de 45 mesas de trabajo (27 en una primera etapa y 18 en una segunda), realizadas en la Casa de Gobierno, en las cuales se consensuaron y validaron tanto el diagnóstico como las nuevas políticas y acciones sobre transporte público (ver calendario y agendas de mesas de trabajo en el anexo No. 3).

Los trabajos para la elaboración del Plan Maestro, se llevaron a cabo en cuatro mesas temáticas (Organización Institucional, Marco Jurídico, Empresas de Transporte y Servicio de Transporte e Infraestructura Vial), en ellas participaron, transportistas, usuarios y funcionarios de las instituciones de gobierno, como la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, la Secretaría de Gobierno, la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, la Comisión Coordinadora del Transporte Público, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los Ayuntamientos, la Procuraduría de Justicia, la Comisión de Transporte del Congreso y la delegación estatal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Como resultado de la convocatoria del ejecutivo y particularmente de la Secretaría de Urbanismo y Medio ambiente, participaron en los trabajos un total de 102 agrupaciones de transportistas y 40 funcionarios de las diferentes dependencias del Estado.

El Plan Maestro se estructuró en tres etapas que obedecen al proceso metodológico mostrado en el siguiente diagrama y consisten básicamente en una primera etapa Diagnóstica y de Programación de Acciones; una segunda de Realización de las Acciones; es decir, la operación del Plan y una tercera, paralela a la segunda, de Evaluación y Seguimiento.

- Desarrollar sistemas de seguridad que coadyuven a minimizar los altos grados de siniestralidad que se registran en el transporte público
- Diseñar un sistema de transporte público de alta capacidad, cómodo, seguro y rápido que coadyuve a mejorar los niveles de productividad social y que garantice un servicio de calidad para los visitantes y residentes del Estado
- Diseñar un mecanismo que fomente el uso racionalizado de los vehículos de transporte privado para preservar la calidad del medio ambiente y la calidad de vida

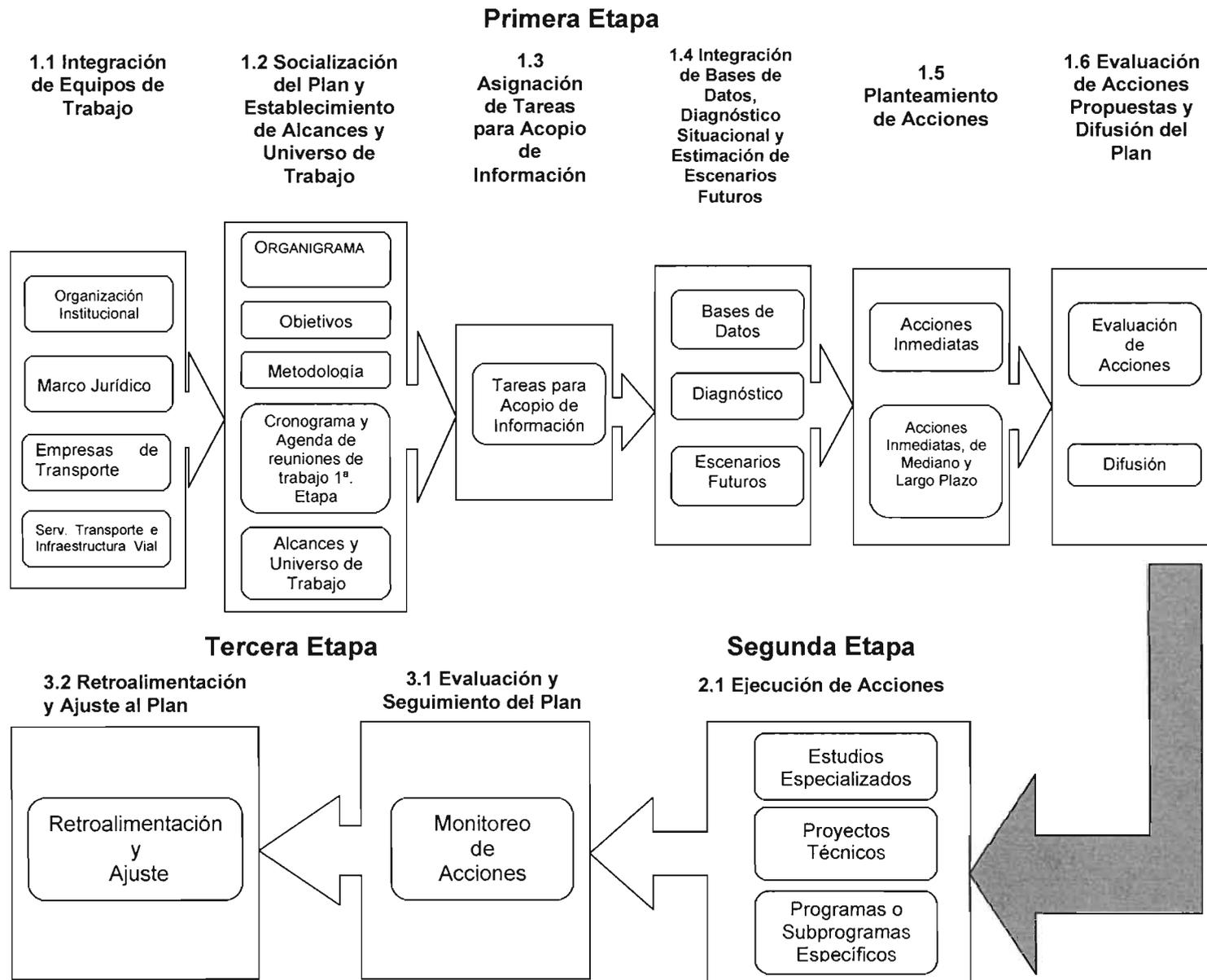
V. Metodología del Plan.

El procedimiento que se implementó para la elaboración del Plan fue el de convocar públicamente a usuarios del servicio, concesionarios y agrupaciones de transportistas de todo el Estado, a fin de que participaran en la realización de 45 mesas de trabajo (27 en una primera etapa y 18 en una segunda), realizadas en la Casa de Gobierno, en las cuales se consensuaron y validaron tanto el diagnóstico como las nuevas políticas y acciones sobre transporte público (ver calendario y agendas de mesas de trabajo en el anexo No. 3).

Los trabajos para la elaboración del Plan Maestro, se llevaron a cabo en cuatro mesas temáticas (Organización Institucional, Marco Jurídico, Empresas de Transporte y Servicio de Transporte e Infraestructura Vial), en ellas participaron, transportistas, usuarios y funcionarios de las instituciones de gobierno, como la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, la Secretaría de Gobierno, la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, la Comisión Coordinadora del Transporte Público, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los Ayuntamientos, la Procuraduría de Justicia, la Comisión de Transporte del Congreso y la delegación estatal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Como resultado de la convocatoria del ejecutivo y particularmente de la Secretaría de Urbanismo y Medio ambiente, participaron en los trabajos un total de 102 agrupaciones de transportistas y 40 funcionarios de las diferentes dependencias del Estado.

El Plan Maestro se estructuró en tres etapas que obedecen al proceso metodológico mostrado en el siguiente diagrama y consisten básicamente en una primera etapa Diagnóstica y de Programación de Acciones; una segunda de Realización de las Acciones; es decir, la operación del Plan y una tercera, paralela a la segunda, de Evaluación y Seguimiento.



VI. Diagnóstico del servicio de transporte público

Mesa 1 Marco Jurídico Priorización Problemas – Variables asociadas

1) Falta de actualización de los ordenamientos jurídicos que rigen al transporte público

- 1.1) La designación de las autoridades rectoras del transporte en los ordenamientos legales no se encuentra actualizada.
- 1.2) Estructura limitada de las atribuciones de la Comisión Coordinadora del Transporte.
- 1.3) Falta de unidad en la aplicación de políticas en materia de transporte.
- 1.4) Duplicidad de funciones entre diferentes organismos gubernamentales con relación al transporte público.
- 1.5) Falta de representación de transportistas y usuarios al interior del Consejo que prevé la Ley.
- 1.6) Necesidad de capacitación a transportistas por parte de la autoridad.
- 1.7) Necesidad de simplificación y modernización con estándares de calidad en los servicios que preste la institución del transporte público.
- 1.8) Necesidad de aplicación irrestricta de la Ley.
- 1.9) Falta de estándares del servicio del transporte público.
- 1.10) Falta de atención a las necesidades de formación y desarrollo del personal responsable del transporte público.
- 1.11) Se carece de un departamento de medicina preventiva del transporte público

2) Inadecuada regulación del tema de control y sanciones a transportistas

- 2.1) Excesivos los montos de las multas
- 2.2) Falta de aplicación de la Ley en estricto sentido a personas que prestan el servicio de forma irregular.
- 2.3) No se cuenta con un padrón de transportistas actualizado.
- 2.4) Ausencia de instancias para impugnar la imposición de sanciones
- 2.5) No hay regulación y responsabilidad de las autoridades en los depósitos para vehículos
- 2.6) Altos niveles de siniestralidad.

- 2.7) Alto impacto negativo en la conservación y protección del medio ambiente producido por el funcionamiento de los vehículos automotores de transporte público y de carga.
 - 2.8) Inexistencia de centros de verificación vehicular.
 - 2.9) Falta de obligatoriedad en el trato de los operadores del transporte hacia los usuarios
- 3) Regulación inadecuada en materia de derechos de las concesiones**
- 3.1) Carencia de la facultad para ejercer los derechos de la concesión mediante mandato
 - 3.2) La Ley no prevé la posibilidad de que los beneficiarios de la concesión aparezcan en el título de ésta.
- 4) Otorgamiento de concesiones y permisos fuera de la Ley**
- 4.1) Se otorgan en forma irregular permisos y concesiones sin cumplir con los requisitos legales
 - 4.2) Otorgamiento de concesiones a personas que no se dedican al transporte público
 - 4.3) Insuficiente el periodo de validez de las concesiones
 - 4.4) Otorgamiento de concesiones a funcionarios y representantes de elección popular o a sus familiares
 - 4.5) Falta de aplicación respecto a los permisos emergentes
 - 4.6) Burocratización excesiva para el trámite de las transferencias por incapacidad o fallecimiento
- 5) Falta de regulación en el tema referente a la tarifa de transporte**
- 5.1) Falta de publicación de las tarifas del transporte público.
 - 5.2) Falta de publicación en tiempo del dictamen de balance de la oferta y la demanda de autotransporte en todas sus modalidades
- 6) Falta de regulación legal de las modalidades del transporte público.**
- 6.1) La Ley no regula el transporte escolar y otras modalidades.
 - 6.2) No se precisan los criterios para determinar el número de taxis
 - 6.3) Necesidad de revisar el servicio de colectivo foráneo
 - 6.4) Necesidad de que se clasifiquen los autobuses cerrados
 - 6.5) Necesidad de establecer el límite máximo del número de pasajeros que se autorice para cada modalidad y tipo de vehículo de transporte;
- 7) Falta de regulación legal en el tema de fianzas.**
- 7.1) Ausencia de un fondo de garantía interno, que no avala la autoridad por considerarlo insuficiente

- 7.2) Falta de obligación hacia la autoridad para verificar que las compañías afianzadoras se encuentren registradas ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- 7.3) Inexistencia de pólizas de seguros con cobertura amplia al alcance de los transportistas

8) Falta de regulación y saneamiento de los vicios dentro de las Organizaciones Transportistas

- 8.1) Acceso condicionado al trabajo en rutas por supuestos líderes de transportistas en función al acatamiento de intereses políticos.
- 8.2) Represalias en contra de los trabajadores del volante por líderes de organizaciones transportistas para que se participe en las manifestaciones y plantones que afectan a la sociedad.
- 8.3) Se deja trabajar a los transportistas de manera discrecional por las organizaciones de transportistas
- 8.4) Falta de regulación de las organizaciones de transportistas

Mesa 2

Organización Institucional

Priorización Problemas – Variables asociadas

1) Imagen institucional desacreditada

- 1.1) Desgaste de la organización institucional
- 1.2) Falta de confianza en la autoridad
- 1.3) Normatividad compleja
- 1.4) Complejidad de procedimientos administrativos.
- 1.5) Baja eficiencia en el desempeño de los servidores públicos de transporte

2) Los operadores de transporte público dan un servicio con incipiente calidad

Nota: Esta problemática se analiza en la Mesa de Servicios de Transporte e Infraestructura Vial

3) Las unidades de transporte público mecánicamente se encuentran en condiciones regulares para operar

Nota: Esta problemática se analiza en la Mesa de Servicios de Transporte e Infraestructura Vial

Mesa 3
Empresas de Transporte
Priorización Problemas – Variables asociadas

- 1) Incertidumbre en el transporte público**
 - 1.1) Formas de financiamiento rígidas y poco acceso al crédito que no permite tener un horizonte financiero controlable
 - 1.2) Necesidad de aumento de la certidumbre en las condiciones del servicio por invasión de rutas
 - 1.3) Requerimiento de un seguro integral (viajero, transeúnte, conductor, unidad).

- 2) Parque vehicular mayoritariamente inadecuado y difícil de renovar**

Nota: Esta problemática se analiza en la Mesa de Servicio de Transporte e Infraestructura Vial

- 3) Falta de un proceso organizativo para la construcción de un sistema de transporte eficiente y rentable**
 - 3.1) Necesidad de mayor claridad en la constitución de empresas de transporte en el Estado
 - 3.2) Falta de inclusión en las organizaciones (choferes, checadores)
 - 3.3) Necesidad de mejora en la eficacia y la eficiencia de la organización en el gremio transportista

- 4) Falta de capacitación y atención de calidad en el gremio**
 - 4.1) Escasa capacitación técnica y operacional de los prestadores de servicio.
 - 4.2) Necesidad creciente de mecanismos de detección y atención para operadores con problemas de adicción

- 5) Esquema tarifario obsoleto**
 - 5.1) Falta de correspondencia entre los costos y las tarifas en el transporte público
 - 5.2) Presión de grupos estudiantiles y sociales para la fijación de tarifas

- 6) Falta de transparencia en la asignación de concesiones**
 - 6.1) Necesario incremento de la eficiencia y equidad en el sistema de asignación de concesiones
 - 6.2) Necesidad de un marco regulatorio más adecuado sobre la posesión de concesiones a personas con capacidades diferentes, viudas y personas de la tercera edad, así como de la transferencia a beneficiarios.

Mesa 4
Servicio de Transporte e Infraestructura Vial
Priorización Problemas – Variables asociadas

1) Servicio de Transporte Público técnicamente deficiente

- 1.1) Servicio sin sustento técnico y económico.
- 1.2) Flota obsoleta en un porcentaje elevado, con índices marginales de mantenimiento y con baja capacidad de asientos por unidad
- 1.3) Servicio con inadecuada concurrencia de prestadores en múltiples rutas
- 1.4) Escasa capacitación técnica y operacional de los prestadores de servicios

Nota: Esta variable se analiza en la Mesa de Empresas de Transporte.

- 1.5) Fiscalización y control deficiente.

2) Red Vial con bajos niveles de servicio (congestionamiento, heterogeneidad vehicular).

- 2.1) Insuficiencia de la red vial y de los sistemas de regulación del tránsito
- 2.2) Explosión de la flota vehicular general
- 2.3) Planeación deficiente del desarrollo urbano
- 2.4) Tianguis y comercio en vía pública
- 2.5) Falta de discriminación del tejido vial para uso de automotores
- 2.6) Deficiencia en los sistemas de regulación del tránsito
- 2.7) Deficiente vigilancia y control del tránsito
- 2.8) Reglamentación faltante de horario de operación de camiones repartidores, marchas y escuelas
- 2.9) Infraestructura ferroviaria que cruza centros de población
- 2.10) Tramos carreteros federales que están dentro de las zonas de crecimiento de los Centros de Población

3) Creciente siniestralidad

- 3.1) Precaria educación vial
- 3.2) Altos volúmenes de tránsito
- 3.3) Carencia de infraestructura adecuada para la seguridad peatonal
- 3.4) Insuficiente vigilancia y control del tránsito

4) Contaminación creciente por fuentes móviles

- 4.1) Obsolescencia de vehículos de transporte público y privado
- 4.2) Explosión de la flota vehicular general
- 4.3) Insuficiencia de la red vial y de los sistemas de regulación del tránsito
- 4.4) Inobservancia de la normatividad.

A efecto de enriquecer este diagnóstico y dado que hubo una escasa participación de usuarios del transporte en las reuniones de trabajo se diseñó y aplicó una encuesta para conocer su opinión con respecto de la calidad del servicio, quedando manifiesta la percepción general de un servicio de calidad regular, cuyos rasgos más importantes se expresan en las siguientes gráficas:



Como respuesta a la problemática definida en el diagnóstico arriba descrito, se propusieron un total de 102 acciones, 75 de realización inmediata y de corto plazo y 27 de mediano y largo plazos. Estas acciones se plasmaron dentro del Plan en forma de matrices, las cuales además de enunciar la variable asociada al problema, proponen una alternativa de solución, no omitiendo, costear su implementación y la definición de los responsables de ejecutarla.

VII. Implementación del Plan Maestro

La primera y más importante acción se refiere a la *elaboración de una Iniciativa de Ley de Comunicaciones y Transportes* acorde a la situación actual, reconociendo que la actividad gubernamental es dinámica y evoluciona día a día, imponiendo nuevas necesidades para el adecuado desarrollo del quehacer administrativo.

Esta iniciativa fue revisada dentro de las mesas de trabajo y las modificaciones que se derivaron de los acuerdos fueron publicadas de manera oficial en el mes de febrero del 2004.

Con esta primera acción se estuvo en posibilidades de realizar modificaciones estructurales ya que esta ley contempló el establecimiento de una nueva estructura orgánica para la COCOTRA.

Por un lapso de tres meses se trabajó en el diseño de la nueva estructura y se realizaron las gestiones interinstitucionales necesarias para su autorización; también se realizó un proyecto de ingresos y egresos a fin de negociar con la Comisión de Gasto y financiamiento su aprobación.

Así, en septiembre del 2003 comienza a operar a nueva estructura orgánica (ver las matrices A.1.2 y B.1.1., contenidas en el Plan Maestro, en las que se plantea la política de mejoramiento de la imagen y actuación de la COCOTRA).

Es importante destacar que esa reestructuración fue un avance importante para el sector, ya que con la reasignación de funciones se optimizaron los recursos y el personal es más productivo toda vez que los estudios y proyectos necesarios para implementar los programas no se licitan sino son realizados por la misma plantilla de personal.

Acción inmediata No. 1

Reestructuración organizacional de la Comisión Coordinadora del Transporte Público para permitir la implementación del Plan.

Mesa:	A) Marco Jurídico
-------	-------------------

Problemática Genérica:	1) Falta de actualización de los ordenamientos jurídicos que rigen al transporte público
------------------------	--

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.1.2	Estructura limitada de las atribuciones de la Comisión Coordinadora del Transporte	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Se valorará la posibilidad de crear una nueva estructura que norme la prestación del servicio de transporte público La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno Se establecerán en la Ley los alcances y atribuciones de la nueva estructura en materia de transporte público Se definirá la naturaleza jurídica idónea de la autoridad que se proponga Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB, SUMA, COCOTRA y SECODAEM	Responsable	
		Costo	Sin costo	Costo	
		Tiempo de Implementación	Febrero– Julio 2003	Tiempo de Implementación	

Acción inmediata No. 1

Reestructuración organizacional de la Comisión Coordinadora del Transporte Público para permitir la implementación del Plan

Mesa:		B) Organización Institucional			
Problemática Genérica:		1) Imagen Institucional desacreditada			
Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
B.1.1	Desgaste de la organización Institucional.	1.1) Elaborar estudio diagnóstico de la estructura orgánica actual	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar todas las atribuciones que la ley señala de cada una de las unidades administrativas • Determinar perfectamente el objetivo y las funciones sustantivas de cada unidad administrativa • Realizar un estudio estableciendo una metodología de investigación, consulta, encuesta y observación directa con el personal actual responsable del transporte. 		
		Responsable	COCOTRA, SECODAEM y SUMA	Responsable	
		Costo	Sin costo	Costo	
		Tiempo de Implementación	Febrero y Marzo 2003	Tiempo de Implementación	

Acción inmediata No. 2

Programa de Capacitación para servidores públicos

Es entendible que dentro del proceso de saneamiento de una dependencia gubernamental, además de establecer nuevas funciones y procedimientos de trabajo o contar con una mayor cantidad de recursos a ejercer o tener un instrumento de planeación como guía, es importante fomentar el mejoramiento del personal.

Antes de la reestructuración, el personal se caracterizaba por la ineficiencia, discrecionalidad y mal uso de las funciones que desempeñaban. Por ello, se diseñó un esquema de evaluación de funciones y resultados para determinar el personal que debía permanecer en la dependencia; además se instrumentó en coordinación con el Instituto de Capacitación para el Trabajo en el Estado (ICATMI) un programa de capacitación para servidores públicos, lo cual ha hecho más eficiente el manejo administrativo, de atención y calidad del servicio (ver matriz B.1.5.).

De manera paralela se modificaron los manuales de procesos y procedimientos a efecto de implementar un esquema de atención al público donde los trámites deben solicitarse únicamente por los concesionarios, es decir, se resta importancia a los líderes transportistas, quienes ocupaban esos trámites como pretexto para manipular a los concesionarios adscritos a las organizaciones.

Adicionalmente a esta acción y con objeto de fomentar la mejor atención a los usuarios por parte de los concesionarios y prestadores del servicio (choferes), se diseñó para estos últimos otro Programa de Capacitación, el cual está listo para implementarse (ver matriz C.4.1)

Acción inmediata y de corto plazo No. 3

Programa de financiamiento para la renovación del parque vehicular

Desarrollar esquemas de financiamiento y de asistencia técnica para modernizar el parque vehicular del transporte público, profesionalizar al sector y mejorar la rentabilidad del servicio, fueron de los temas a abordar de manera inmediata, para ello, se convocó a instituciones bancarias, aseguradoras, afianzadoras, agencias automotrices e instituciones gubernamentales como Nacional Financiera o Banobras quienes pudieran garantizar la implementación de programas para renovar la flota vehicular.

Mesa:		B) Organización Institucional				
Problemática Genérica:		1) Imagen Institucional desacreditada				
Variables asociadas		Alternativas de solución				
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo		
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	
B.1.5	Baja eficiencia en el desempeño de los servidores públicos del transporte	1.1) Implementar un programa de calidad en el servicio.	<ul style="list-style-type: none"> La SECODAEM establecerá la metodología para implementar el programa. Capacitación de los servidores públicos responsables del transporte Establecer convenios de colaboración con instituciones educativas. 			
		Responsable		COCOTRA	Responsable	
		Costo		\$ 300,000.00	Costo	
		Tiempo de Implementación		Octubre '03 – Diciembre '04	Tiempo de Implementación	
		2.1) Establecer estándares de calidad	<ul style="list-style-type: none"> El establecimiento de los estándares: por parte del organismo responsable del transporte público. La aplicación de seguimiento y evaluaciones periódicas: por parte de la SECODAEM 			
		Responsable		COCOTRA	Responsable	
		Costo		\$ 100,000.00	Costo	
		Tiempo de Implementación		Octubre '03 – Diciembre '04	Tiempo de Implementación	
		3.1) Establecer indicadores que para evaluar la prestación del servicio.	<ul style="list-style-type: none"> Elaboración e implementación de indicadores por parte del organismo responsable del transporte público Evaluación periódica Establecer medidas correctivas 			
		Responsable		COCOTRA	Responsable	
		Costo		Sin costo	Costo	
		Tiempo de Implementación		Octubre '03 – Diciembre '04	Tiempo de Implementación	

Mesa:		C) Empresas de Transporte			
Problemática Genérica:		4) Falta de capacitación y atención de calidad en el gremio.			
Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
C.4.1	Escasa capacitación técnica y operacional de los prestadores de servicio.	1.I) Definir las principales necesidades de capacitación en el sector transportes. Diseñar un programa de capacitación	Tomar en cuenta: • Cursos existentes. • Instituciones que los imparten. • Contenidos de los cursos. • Criterios para integrar los cursos. • Duración • Nivel de productividad • Costos. • Que será necesario establecer un registro estatal de operadores que sirva como base para tener un control de su antigüedad, capacitación en el servicio, y acreditación como operadores calificados, etc.	1.M) Elaboración del programa de capacitación para los operadores del transporte público, que incluya la normatividad correspondiente	<ul style="list-style-type: none"> • El programa será coordinado por las Dependencias de Gobierno y la capacitación será obligatoria para todos los operadores del servicio público. • La capacitación abordará los aspectos técnicos y operacionales, la normatividad de tránsito, la calidad en el servicio que incluye el trato digno y amable con el usuario. Se incluirán cursos sobre cuestiones empresariales para los concesionarios y sus dirigentes. • Se establecerá un mecanismo que acredite la capacitación a operadores. • Se impulsará la cultura por la capacitación • Se considerarán los convenios con las instituciones especializadas para la capacitación y se implementará la certificación y reconocimiento de los cursos.
		Responsable	SUMA- COCOTRA- Transportistas	Responsable	SUMA- COCOTRA-DSPTE Instituciones Educativas y Transportistas
		Costo	\$ 200,000.00	Costo	\$ 250,000.00
		Tiempo de Implementación	Oct '03–Dic'04	Tiempo de Implementación	Ago'03 – jul'04

Uno de los logros en esta materia fue el diseño y realización de la Primera Feria Estatal del Transporte Público, donde los concesionarios pudieron conocer esquemas de financiamiento adecuados a sus necesidades. En esta feria se logró concretar el crédito de casi 5,000 unidades de las 30,000 que actualmente circulan en Michoacán.

Es importante señalar que existe por parte de un buen número de concesionarios resistencia a solicitar créditos, argumentando que primeramente el gobierno debe autorizar un aumento en la tarifa del servicio, lo que como veremos más adelante se ha estudiado y de concretarse significaría la renovación de un par de miles de unidades más, a las ya mencionadas (ver matriz C.1.1.).

Se estudiaron diversas opciones de financiamiento, entre las más importantes se encuentra el crédito directo a transportistas con aval del Gobierno, el cual se está pilotando con las unidades ya acreditadas.

Los trabajos respecto del financiamiento de unidades no fueron sencillos, ya que por sus características, el sector transportes es considerado de alto riesgo, aunque al mismo tiempo, este Programa representa una oportunidad muy redituable para las instituciones crediticias, contribuyendo a la modernización de la flota vehicular para hacer competitivo el servicio, apoyando la venta de unidades de fabricación nacional que permita combatir el contrabando de vehículos usados y abatiendo los índices de contaminación.

Acción inmediata y de corto plazo No. 4

Empleo de un nuevo formato de Título de Concesión con características tecnológicas de punta e incorporación de sistemas modernos de administración y gestión de concesiones

Como se ha mencionado la prestación irregular del servicio también es uno de los problemas a atender de manera prioritaria, por ello y para evitar que los documentos oficiales que amparan a los concesionarios puedan ser falsificados o alterados, se diseñó un sistema de mecanismos confiables de administración de concesiones y de los operadores del servicio, el cual otorgará identificadores a los transportistas debidamente registrados ante la autoridad. Este sistema incluye la expedición de una calcomanía (engomado con chip de RF) y un Tarjetón de circulación.

Mesa:		C) Empresas de Transporte			
Problemática Genérica:		1) Incertidumbre del sector transporte			
Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
C.1.1	Formas de financiamiento rígidas y poco acceso al crédito que no permite tener un horizonte financiero controlable	1.1) Hacer un estudio sobre opciones de crédito y desarrollo del transporte en la entidad	<ul style="list-style-type: none"> Revisión de opciones actuales e Investigación de distintas formas de financiamiento. Diseño de los mecanismos para facilitar el acceso al crédito (tasa de fomento garantizado) y para facilitar la operación de empresas operadoras y auxiliares de crédito. Evaluación sobre la creación de fideicomisos con la participación de Gobierno del Estado y transportistas, tomando en cuenta la posibilidad de que la concesión pueda funcionar como garantía para la obtención de crédito. Considerar la cobertura jurídica y la reglamentación básica. 		
		Responsable	SUMA, COCOTRA y TGE	Responsable	
		Costo	Sin costo	Costo	
		Tiempo de Implementación	Junio '03 – septiembre '04	Tiempo de implementación	

Actualmente todas las unidades de transporte tienen la obligación de circular con esta calcomanía (la cual puede ser registrada a distancia por lectores ópticos), así como colocar a la vista del usuario tanto la concesión como el tarjetón del operador para que este pueda verificar que se encuentra a bordo de un vehículo legalmente habilitado y con un profesional del volante acreditado.

Este cambio de documentos oficiales tradicionales por papelería que cuenta con diferentes medidas de seguridad permitirá en el largo plazo eficientar la supervisión en vía pública del servicio.

Hasta el mes de diciembre del 2004 se han cambiado 2500 títulos de concesión, lo cual es un gran avance para la conformación del padrón de concesionarios y el Registro Público del Transporte, instrumentos que serán la base para dimensionar la problemática jurídica a resolver en los próximos años (ver matriz D.1.5).

Acción inmediata y de corto plazo No. 5

Evaluación de la tarifa del servicio de transporte público

Con objeto de crear las condiciones idóneas para elevar la calidad del servicio y el mejoramiento de las unidades, se evaluó la pertinencia de incrementar la tarifa del servicio, tomando en cuenta el incremento inflacionario y la capacidad de pago de los usuarios y se determinó que la política a seguir por parte del gobierno es mantener una evolución moderada de los precios de los bienes y servicios prestados a la población, pues de lo contrario se podrían generar desequilibrios en los precios y la distribución del ingreso y carreras perversas entre los concesionarios por aumentar sus ingresos.

En el mes de diciembre del 2004 se aprueba la implementación de una nueva tarifa, pasando de tres pesos con cincuenta centavos a cuatro pesos, con los convenientes beneficios de estabilidad del sector que ello representa para el Gobierno del Estado (ver matriz C.5.1.).

Mesa:	D) Servicio de Transporte e Infraestructura Vial
Problemática Genérica:	1) Servicio de Transporte Público Técnicamente Deficiente

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.5	Fiscalización y control deficiente	1.1) Elaboración e implementación de un proceso de sustitución del formato de la concesión, renovando los documentos oficiales que la acreditan.	<ul style="list-style-type: none"> Se dispondría de documentación nueva y moderna con las características tecnológicas de punta que la hagan infalsificable, de fácil manejo para los efectos de fiscalización y control y de mejor rendimiento desde el punto de vista de los trabajos operativos y administrativos institucionales. En su primera etapa este proceso arrancaría sustituyendo gradualmente los títulos de concesión existentes que acrediten una cabal regularidad. 		
		Responsable	SUMA, TGE, COCOTRA	Responsable	
		Costo	\$ 1'500,000.00	Costo	
		Tiempo de Implementación	Octubre '03- Diciembre'04	Tiempo de Implementación	

Mesa:		C) Empresas de Transporte							
Problemática Genérica:		5) Necesario un esquema tarifario moderno con bases técnicas y económicas.							
Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos				
C.5.1	Falta de correspondencia entre los costos y las tarifas en el transporte público	1.I) Analizar la forma para definir las tarifas del servicio en sus diferentes modalidades, además de las instituciones que participan y la periodicidad con que se hace.	Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Tipos de servicio de transporte. • Relaciones beneficio/costo. • Criterios y elementos de ponderación. • Instituciones que participan. • Que las modificaciones tarifarias pudieran estar sujetas a la renovación de la flota vehicular. 	1.M) Integrar una metodología para el establecimiento, revisión y actualización de tarifas con la coordinación del Gobierno y la participación de usuarios y transportistas, acordes a las condiciones de operación (técnicas) y las características económicas de las regiones del Estado.	Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Regiones del Estado. • Niveles Económicos. • Precio de la gasolina, aceites, aditivos entre otros. • Rendimientos. • Deterioro del vehículo. • Mantenimiento del vehículo. • Condiciones y características geográficas. 				
						Responsable	COCOTRA- SUMA	Responsable	COCOTRA- SUMA-Transportistas-Usuarios – Asesoría especializada
						Costo	Sin costo	Costo	\$ 200,000.00
						Tiempo de Implementación	May – Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene'04 – ago'04

Acción inmediata y de corto plazo No. 6 Programa de Verificación Vehicular

Hasta aquí se han mencionado las acciones del Plan Maestro que en coordinación con la COCOTRA, se han puesto en marcha durante el año de 2003 y es en el mes de febrero del 2004 cuando se hizo entrega del Plan a esa dependencia para su seguimiento operativo, sin embargo, existe dentro del Plan Maestro una sexta acción de realización inmediata: la implementación de la verificación vehicular, la cual es responsabilidad de SUMA.

Esta acción fue uno de los acuerdos de las mesas de trabajo y se implementará por parte del gobierno, ya que se detectó, mediante el proceso anual de revista mecánica a que son sometidas las unidades del transporte público, una severa falta de mantenimiento de las mismas, lo cual genera un aumento de emisiones contaminantes (ver matriz A.2.8).

Por ello luego de evaluar las bondades del Programa de Verificación y teniendo en cuenta que no sólo los vehículos de uso intensivo contaminan, se procedió a revisar las estadísticas con respecto a la edad de la flota vehicular en general (ver siguiente cuadro), lo que dejó claro que el parque es obsoleto por lo que se tomó la decisión de aplicar de manera general la verificación a todos los vehículos registrados en la entidad (ver matriz A.2.8).

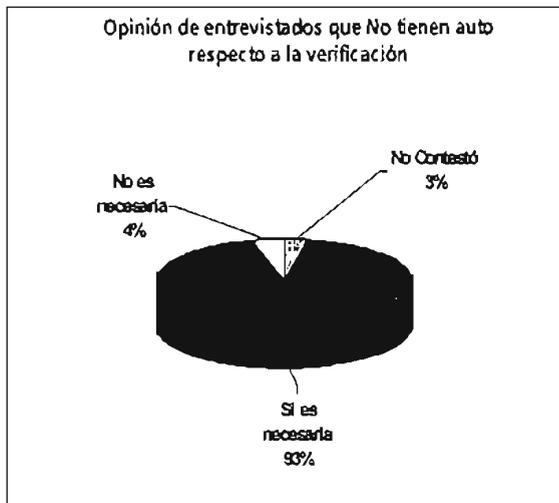
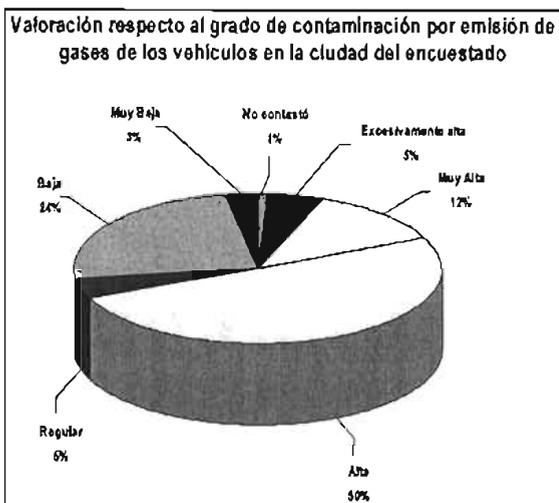
Estadísticas sobre la antigüedad de la flota vehicular registrada en el Estado de Michoacán de Ocampo				
hasta el 31 de marzo de 2004				
Automóviles				
SUBTOTAL	ANT a MOD 90	MOD 90 a 95	MOD 96 a 2002	MOD 2003 a 2004
426,273	226,067	80,572	92,035	27,599
Camiones para Pasajeros				
SUBTOTAL	ANT a MOD 90	MOD 90 a 95	MOD 96 a 2002	MOD 2003 a 2004
766	541	192	27	6
Camiones de carga				
SUBTOTAL	ANT a MOD 90	MOD 90 a 95	MOD 96 a 2002	MOD 2003 a 2004
475,346	327,888	97,727	41,804	7,827
PARQUE VEHICULAR ESTATAL	ANT a MOD 90	MOD 90 a 95	MOD 96 a 2002	MOD 2003 a 2004
902,385	554,596	178,491	133,866	35,432
	%	%	%	%
	61.46	19.78	14.83	3.93

Mesa:	A) Marco Jurídico
Problemática Genérica:	2) Ejercer adecuadamente la regulación del tema de la contaminación atmosférica

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos				
A.2.8	Inexistencia de centros de verificación vehicular.	1.1) Elaboración del Programa de Verificación Vehicular	<ul style="list-style-type: none"> • Se evaluará el ámbito de aplicación de la verificación. • Se establecerán centros de verificación de emisión de contaminantes por parte de particulares, determinándose la regulación de su funcionamiento. • El Programa será desarrollado por el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se establecerán obligaciones de verificación vehicular estableciendo la naturaleza jurídica de los centros que lleven a cabo dicho servicio • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 						
						Responsable	SEGOB, SUMA, COCOTRA, SECODAEM, DSPyT, CGCS, SCT, PROFEPA, CETIC y SEMARNAT	Responsable	
						Costo	Sin costo	Costo	
						Tiempo de Implementación	Febrero–Diciembre '04	Tiempo de Implementación	

De la misma forma y atendiendo las constantes quejas de la ciudadanía sobre la contaminación que genera el transporte público, se nos dio la instrucción de diseñar, en coordinación con el Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, una encuesta para conocer la percepción de la población sobre este problema.

En términos generales la encuesta conformada por 1306 llamadas telefónicas en veintiuna ciudades del Estado, reveló que la población está de acuerdo con la implementación de la verificación vehicular. Los resultados más sobresalientes de la encuesta se describen en las gráficas siguientes:



De esta manera y en base al artículo 4° de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, el cual establece que toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar; al artículo 112 de la **Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente**, vigente desde el año de 1988, el cual establece que en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de los Estados, del Distrito Federal y de los municipios establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación; al artículo 3° de la **Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente**, que precisa como su objeto fijar las bases para la preservación del derecho de toda persona a disfrutar de un ambiente sano, la prevención y el control de la contaminación generada por fuentes móviles que se localicen en el Estado cuya regulación no sea competencia de la federación; se nos instruye para diseñar el proyecto de modificación del **Reglamento de la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente**, a efecto de incluir el capítulo sobre la Contaminación de la Atmósfera generada por fuentes móviles.

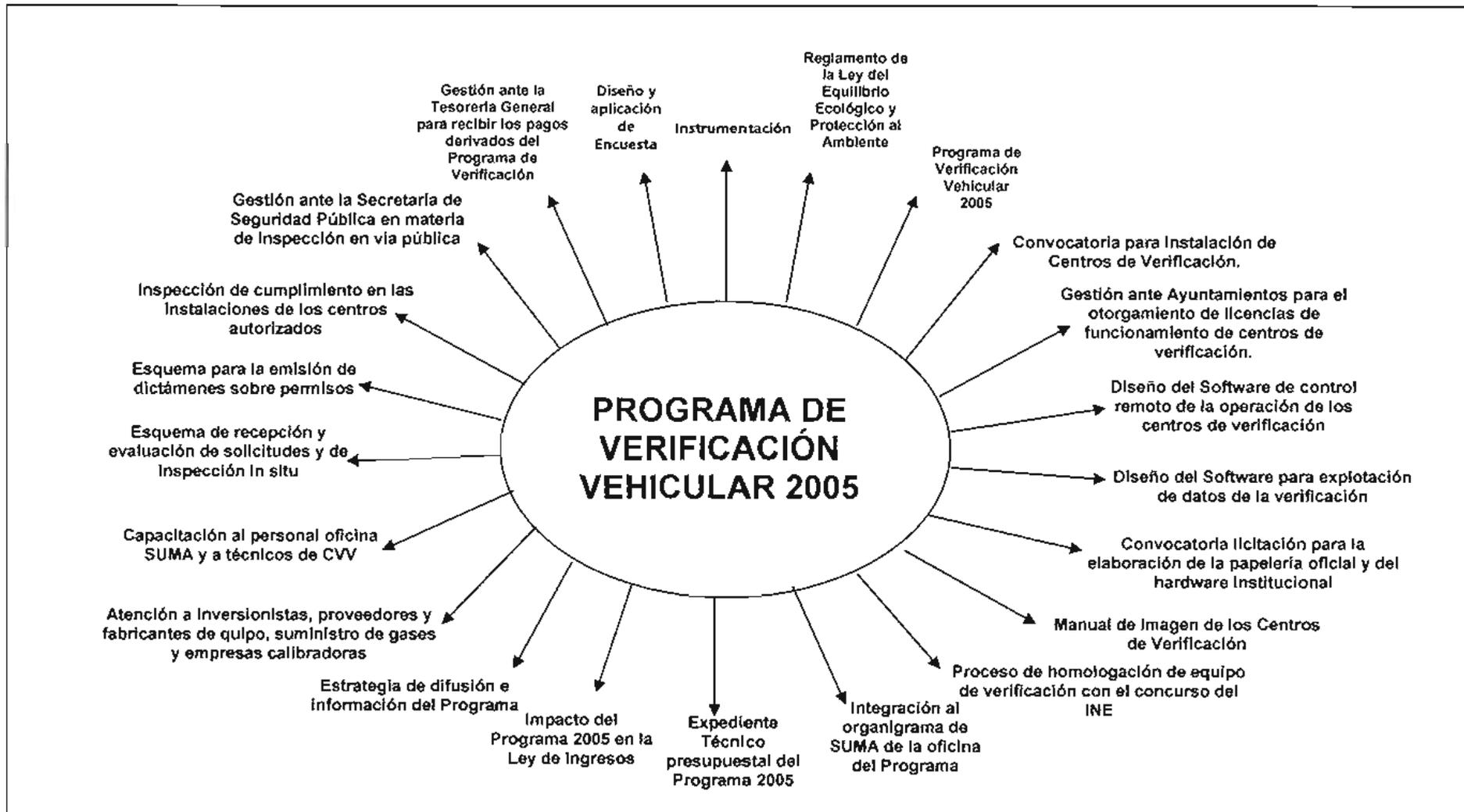
Así se estuvo en condiciones de comenzar a elaborar el Programa de Verificación Vehicular. Para su elaboración se conformó un grupo de trabajo coordinado por la Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente, en el cual participaron la Secretaría de Gobierno, la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito, la Comisión Coordinadora del Transporte Público, la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Centro Estatal de Tecnologías de Información y Comunicaciones, la Tesorería General del Estado y la Coordinación General de Comunicación Social.

El objetivo del Programa de Verificación Vehicular es el de preservar la calidad del aire para garantizar mejores condiciones de vida para los habitantes del Estado, a través del control de las emisiones de contaminantes generadas por vehículos automotores (ver anexo No. 4).

La elaboración del Programa requirió de ocho meses de trabajo y fue publicado de manera oficial el día 17 de septiembre del 2004 y ha requerido atender más de dieciocho frentes de trabajo previos a su implementación (ver página siguiente).

Posteriormente se diseñó y publicó una *Convocatoria para el otorgamiento de los permisos para instalar y operar los centros de verificación*, de la cual se derivó el trabajo de los siguientes meses a efecto de evaluar las solicitudes, realizar 218 visitas de campo para determinar los mejores inmuebles para instalar los centros, cuidando que estos sitios no generen problemas viales o que no atendieran las disposiciones marcadas en los planes de desarrollo municipales o de centros de población.

Procesos a desarrollar para implementar el Programa



En esta fase del Programa mi participación fue intensiva dados los conocimientos que en materia de urbanismo poseo y que han sido fundamentales para emitir la resolución administrativa respecto de los predios propuestos para instalar los centros de verificación.

En ese sentido se diseñó un esquema de evaluación objetivo para determinar la mejor ubicación de esos establecimientos (ver cuadro siguiente).

Variable	Descripción	Puntaje asignado
Accesibilidad	Es función de la importancia o categoría de la vialidad, su geometría y número de carriles.	20
Nivel de servicio	Es función de las condiciones del flujo vehicular, el nivel de servicio y la presencia de puntos de conflicto cercanos	20
Impacto en vialidades colindantes	Es función del efecto que produciría la formación de filas en las vialidades colindantes. A mayor impacto menor puntaje.	30
Facilidad en maniobras de entrada y salida	Es función de la rapidez de acceso y salida de acuerdo a las condiciones físicas y operacionales del sitio.	10
Capacidad interior de almacenaje de vehículos	Es función de las características geométricas del inmueble y su diseño arquitectónico	5
Proximidad a mercados públicos, escuelas y servicios de urgencia	A mayor proximidad menor puntaje	10
7.-Condiciones de pavimentos en vialidades, drenaje pluvial y otros factores en la microzona	Mejores condiciones físicas en la microzona dan un mayor puntaje	5
Total		100

Actualmente se encuentran adjudicados los permisos, se trabaja en la supervisión de avance de obra de los centros y se espera en dos meses más, estar en condiciones de iniciar el Programa.

Todas estas acciones inmediatas constituyen un avance importante para la consolidación de un sistema de transporte público de calidad, pero es necesario implementar y dar seguimiento a otras acciones de mediano y largo plazos, contempladas en el Plan Maestro, que aseguren el logro de los objetivos que en materia de transporte se plantea el Gobierno del Estado.

VIII. Evaluación del Plan.

En esta fase del Programa mi participación fue intensiva dados los conocimientos que en materia de urbanismo poseo y que han sido fundamentales para emitir la resolución administrativa respecto de los predios propuestos para instalar los centros de verificación.

En ese sentido se diseñó un esquema de evaluación objetivo para determinar la mejor ubicación de esos establecimientos (ver cuadro siguiente).

Variable	Descripción	Puntaje asignado
Accesibilidad	Es función de la importancia o categoría de la vialidad, su geometría y número de carriles.	20
Nivel de servicio	Es función de las condiciones del flujo vehicular, el nivel de servicio y la presencia de puntos de conflicto cercanos	20
Impacto en vialidades colindantes	Es función del efecto que produciría la formación de filas en las vialidades colindantes. A mayor impacto menor puntaje.	30
Facilidad en maniobras de entrada y salida	Es función de la rapidez de acceso y salida de acuerdo a las condiciones físicas y operacionales del sitio.	10
Capacidad interior de almacenaje de vehículos	Es función de las características geométricas del inmueble y su diseño arquitectónico	5
Proximidad a mercados públicos, escuelas y servicios de urgencia	A mayor proximidad menor puntaje	10
7.-Condiciones de pavimentos en vialidades, drenaje pluvial y otros factores en la microzona	Mejores condiciones físicas en la microzona dan un mayor puntaje	5
Total		100

Actualmente se encuentran adjudicados los permisos, se trabaja en la supervisión de avance de obra de los centros y se espera en dos meses más, estar en condiciones de iniciar el Programa.

Todas estas acciones inmediatas constituyen un avance importante para la consolidación de un sistema de transporte público de calidad, pero es necesario implementar y dar seguimiento a otras acciones de mediano y largo plazos, contempladas en el Plan Maestro, que aseguren el logro de los objetivos que en materia de transporte se plantea el Gobierno del Estado.

VIII. Evaluación del Plan.

Con la entrada en operación del Plan Maestro durante el 2003 se han comenzado a sentar las bases para lograr la modernización del transporte público en base a una nueva Ley de Comunicaciones y Transportes que norma de manera precisa al sector.

En este momento existe en la entidad un clima estable de operación del sistema y aunque de manera gradual, se atienden las distintas demandas de los actores involucrados. A diferencia del año 2002, cuando se iniciaron los trabajos del Plan, existe la voluntad y disposición de grupos transportistas para coordinarse con las autoridades y participar desde el diseño de programas tendientes a ordenar al transporte.

En realidad la situación del transporte es compleja, pues se requiere dar respuesta a 25,000 problemas que esperan regularización jurídica, lo que aunado a la necesidad simultánea de implementar programas técnicos de mejoramiento del servicio y la atención administrativa diaria, dificulta el monitoreo y evaluación de los avances así como realizar los ajustes necesarios al Plan para hacer más efectiva la aplicación de sus políticas.

A pesar de que el Plan fue resultado de acuerdos manifiestos en las mesas de trabajo, su implementación ha requerido mucho trabajo a efecto de convencer sobre la pertinencia de la implementación de los programas para la mayoría de los transportistas.

Si bien queda claro el avance en la regularización de las concesiones y permisos, es evidente que ha hecho falta trabajar en forma más rápida y eficiente para diseñar los programas, gestionar la autorización de los recursos y entablar convenios de colaboración con distintos sectores económicos; prueba de ello es que en términos técnicos el servicio no evidencia mejorías, las rutas se mantienen traslapadas, las unidades simulan aprobar la revista mecánica, continúan contaminando, son inseguras, es decir, se requiere definir el prototipo de transporte público que Michoacán requiere, uniforme, que mejore los tiempos de traslado y que sea el adecuado para el traslado de personas.

Es importante destacar que mientras se regularizan esas concesiones o se desarrollan proyectos gubernamentales, los concesionarios continúan diariamente percibiendo ingresos, sin que se encuentren obligados a reinvertir parte de las utilidades que generan por la prestación del servicio. Esta situación abre un campo de trabajo para el gobierno a fin de remediar la falta de aplicación de la Ley, el cual deberá ser prioritario si se pretende lograr el objetivo del Plan que es restituir el control técnico del sector.

Cabe aclarar que todas las decisiones que se toman respecto del sector siempre suelen politizarse de tal manera que la prestación del servicio se vuelve un mecanismo de presión para que el gobierno acceda o permita requerimientos de grupos, situación

responsable en buena medida del lento avance de los programas, por ello se deberá trabajar para impulsar, de manera formal, la integración de un grupo de gestores con capacidad de negociación encargados del cabildeo y la articulación entre los criterios técnicos y jurídicos y las decisiones políticas más convenientes.

De otra manera ceder únicamente por atender compromisos, como suele ocurrir para dar salida a reclamos de grupos, genera desorden en la aplicación del Plan, comprometiendo el avance técnico del sistema.

No se puede perder de vista tampoco que hace falta mayor coordinación al interior del gobierno, a fin de que los proyectos de dependencias afines sean congruentes y permitan dar soluciones integrales, tal es el caso de los planes de desarrollo, dentro de los cuales deberá insertarse la política específica de transporte que requiera cada municipio o centro de población.

Existe en beneficio de las deficiencias que ahora se puedan identificar un argumento que justifica el panorama actual; la cada vez mayor escasez de recursos, adicionalmente a la falta de creatividad para emplear los existentes, propicia un avance lento en las políticas de transporte. Actualmente la problemática ha dejado de ser el recurso humano no así la disponibilidad de dinero para agilizar la realización de proyectos que permitan ofrecer un servicio confortable, seguro y rápido.

Para dar término a este informe me permito comentar que mi participación en el Plan Maestro y en general el trabajo que he desarrollado dentro del Gobierno de Michoacán ha sido provechoso, toda vez que estar en contacto con el sector que determina las políticas a seguir en beneficio de la sociedad representa una oportunidad para demostrar la objetividad, importancia y responsabilidad de las acciones que he propuesto o que me han sido encomendadas.

Anexos

Anexo No. 1

Tabla síntesis de indicadores y vigencia jurídica de los planes de desarrollo urbano municipales y de centros de población

Proceso de Vigencia Jurídica de los Planes Programas de Desarrollo Urbano Municipales y/o de Centro de Población

CLAVE MUNICIPIO	MUNICIPIO	TIPO DE PLAN DE DESARROLLO URBANO		EPO DE PROGRAMAS Y NOMBRES	FORMACIÓN			AL PROMOCIÓN Y VIGENCIA			MODIFICACIONES Y CANCELACIONES			MODIFICACIONES Y CANCELACIONES			ULTIMA ACTUALIZACIÓN			ESTATUS DE REGISTRO	OBSERVACIONES		
		ORDENADO	EFECTIVO DE PUBLICACIÓN		ORDENADO	PUBLICADO	EFECTIVO	ORDENADO	PUBLICADO	EFECTIVO	ORDENADO	PUBLICADO	EFECTIVO	ORDENADO	PUBLICADO	EFECTIVO	ORDENADO	PUBLICADO	EFECTIVO				
062	Pajacuarán																						
063	Panindícuaro																						
064	Parícutaro																						
065	Parícutaro				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Parícutaro	15-nov-01	14-nov-04	1-agosto-05	15-jun-05														Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia
066	Pátzcuaro				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Pátzcuaro	15-nov-01	14-jun-03	4-jul-03	9-jun-05	12-agosto-03	9-jun-03	10-jun-03											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
067	Penjamillo																						
068	Peribán				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Peribán	15-nov-01	9-jun-03	30-jul-03	9-jun-05 (p)	19-jul-04	20-Oct-07	15-nov-07											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
069	Piedra La																						
070	Purépero				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Purépero	15-nov-01	13-nov-04	1-agosto-05	15-nov-05														Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
071	Puruándiro				Programa de Desarrollo Urbano de C.P. de Puruándiro	15-nov-01	29-jun-03	29-jun-05	9-jun-05 (p)	14-nov-06	11-Ago-05	16-Oct-07											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
072	Queréndaro				Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Queréndaro	15-nov-01	5-mar-03	21-mar-03	26-sep-03														Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
073	Quitroga				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Quitroga	15-nov-01	13-mar-03	14-mar-03	25-nov-03	23-jul-02	25-Sep-06												Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
074	Cojumatlan																						
075	Reyes, Los				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Reyes, Los	15-nov-01	17-nov-04	1-agosto-05	15-nov-05	01-01-11													Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
076	Saluayo				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Saluayo	15-nov-01	29-jun-03	29-jun-05	3-jun-05	16-jun-02	20-Sep-06												Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
079	Salvador Escalante																						
077	San Lucas																						
078	Santa Ana Maya																						
080	Seungui																						
081	Susupitaro																						
082	Tlcambaro				Programa de Desarrollo Urbano de C.P. de Tlcambaro	15-nov-01	15-mar-03	29-jun-03	15-nov-05 (p)	19-nov-01	25-nov-01	1-01-02 (p)	13-nov-03										Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
083	Tancitaro																						
084	Tangamandapio																						
085	Tangancicuaro				Programa de Desarrollo Urbano de C.P. de Tangancicuaro	15-nov-01	20-nov-04	5-agosto-05	15-nov-05	17-Oct-01													Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
086	Tanhuato																						
087	Taretan																						
088	Tarimbaro				Programa de Desarrollo Urbano de C.P. de Tarimbaro	15-nov-01	25-mar-03	11-nov-03	15-nov-05 (p)	29-nov-01	13-mar-03	15-nov-03											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
089	Tepealcatepec				Programa de Desarrollo Urbano de C.P. de Tepealcatepec	15-nov-01	20-nov-04	5-agosto-05	15-nov-05 (p)	12-nov-06	23-Oct-07	19-nov-07											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
090	Tingambato																						
091	Tingüindín				Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Tingüindín																		
092	Tiquicheo de Nicolás Romero																						
093	Tlalpujehua				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Tlalpujehua	15-nov-01	1-mar-03	21-mar-03	25-nov-05 (p)	30-jul-02	20-Sep-06	24-nov-06											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
094	Tlazacuala																						
095	Tocumbo																						
096	Tumbiscatio																						
097	Turicato																						
098	Tuxpan				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Tuxpan	15-nov-01	27-nov-01	20-Sep-05	24-nov-04														Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
099	Tuzantla																						
100	Tzitzintzian				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Tzitzintzian		20-mar-03	14-nov-03	26-11														Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
101	Tzitzio																						
102	Uruapan				Programa de Desarrollo Urbano de C.P. de Uruapan	21-Ago-01	25-jun-02	19-jul-03	9-jun-05 (p)	25-nov-03	28-Ago-05	14-nov-05 (p)											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
103	Venustiano Carranza				Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Venustiano Carranza	21-Ago-01	18-nov-03	31-Jul-03	21-Ago-03														
104	Villamar																						
105	Vista Hermosa																						
106	Yurécuaro				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Yurécuaro	15-nov-01	12-nov-04	1-agosto-05	15-nov-05														Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
107	Zacapu				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Zacapu	15-nov-01	27-nov-04	28-nov-05	15-nov-05 (p)	27-nov-02	1-jun-03	16-Oct-07											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
108	Zamora				Programa de Ordenamiento y Regulación de la Zona Conurbada de Zamora de Hidalgo	11-Ago-01	5-nov-01	20-11	15-nov-03	23-Oct-01	15-nov-03												Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
109	Zinaparo																						
110	Zinapécuaro				Programa de Desarrollo Urbano de C.P. de Zinapécuaro	15-Ago-01	27-nov-04	29-jun-05	15-nov-05 (p)	15-nov-03	11-Ago-05	28-Ago-05											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
111	Ziracuaretiro																						
112	Zitácuaro				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de Zitácuaro	15-nov-01	9-jun-03	4-jun-03	11-mar-05 (p)	12-nov-01	13-nov-02	11											Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.
113	José Sixto Vértiz				Plan Director de Desarrollo Urbano de C.P. de José Sixto Vértiz	15-nov-01	20-nov-04	25-nov-05	25-nov-05														Requisito de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia. Se requiere de Promoción y Actualización. Art. 84 de la Ley de Vigencia.

TOTALS

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16

1: INICIADO
 2: EN PROCESO DE ACTUALIZACIÓN
 3: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 4: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 5: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 6: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 7: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 8: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 9: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 10: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 11: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 12: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 13: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 14: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 15: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 16: EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN

SIMBOLOGIA

Vigencia de los Programas de Desarrollo Urbano Municipales y/o de Centro de Población

(A) INICIADO
 (B) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (C) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (D) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (E) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (F) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (G) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (H) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (I) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (J) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (K) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (L) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (M) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (N) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (O) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (P) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (Q) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (R) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (S) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (T) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (U) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (V) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (W) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (X) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (Y) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN
 (Z) EN PROCESO DE PROMOCIÓN Y ACTUALIZACIÓN

Anexo No. 2

Plan Maestro para la Modernización del Transporte Público del Estado de
Michoacán de Ocampo 2003-2010

PLAN MAESTRO PARA LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ESTADO DE MICHOACÁN.

Programa de Acciones
2003-2010

Morelia, Michoacán, junio de 2003

MATRICES DE ACCIONES

A) MARCO JURÍDICO

Mesa:	A) Marco Jurídico
-------	-------------------

Problemática Genérica:	1) Reformar los ordenamientos jurídicos que rigen al transporte público
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.1.1	La designación de las autoridades rectoras del transporte en los ordenamientos legales no se encuentra actualizada	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Actualización del texto de las leyes, de acuerdo a la denominación vigente de las autoridades La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno Se incluirán las estructuras que se creen para la atención del transporte público Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia
A.1.2	Estructura limitada de las atribuciones de la Comisión Coordinadora del Transporte	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Se valorará la posibilidad de crear una nueva estructura que norme la prestación del servicio de transporte público La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno Se establecerán en la Ley los alcances y atribuciones de la nueva estructura en materia de transporte público Se definirá la naturaleza jurídica idónea de la autoridad que se proponga Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia
A.1.3	Falta de unidad en la aplicación de políticas en materia de transporte	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se definirán los principios rectores que normen el transporte público en el Estado • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Incluirá de manera precisa a las autoridades encargadas de aplicar las políticas y el establecimiento de los lineamientos rectores, procurando la unidad en el ejercicio de autoridad • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.1.4	Duplicidad de funciones entre diferentes organismos gubernamentales con relación al transporte público	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Establecerá debidamente la esfera de competencia de las autoridades y se definirá una sola autoridad en la materia • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • En materia de aplicación de sanciones se preverá la unidad evitando duplicar facultades • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia
A.1.5	Falta de representación de transportistas y usuarios al interior del Consejo que prevé la Ley.	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Establecerá la adecuada representación en los órganos de gobierno de las autoridades de transporte, para los transportistas, los usuarios y todos los involucrados en la materia • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se establecerán formas de participación ciudadana en la definición de políticas en la materia de transporte público • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.1.6	Necesidad de capacitación a transportistas por parte de la autoridad	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Establecerá las obligaciones de la autoridad en materia de otorgamiento de capacitación a los transportistas • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Incluirá los términos temporales y materiales del contenido de los programas de capacitación • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.1.7	Necesidad de simplificación y modernización con estándares de calidad en los servicios que preste la institución del transporte público	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno. • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.1.8	Necesidad de aplicación irrestricta de la Ley	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se vigilará que la aplicación de los ordenamientos jurídicos se aplique de manera imparcial • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno. • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.1.9	Falta de estándares del Servicio de Transporte Público	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerán normas de aplicación general de los requisitos y lineamientos de la calidad del servicio. • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno. • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación		Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación
A.1.10	Falta de atención a las necesidades de formación y desarrollo del personal responsable del transporte público	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Selección de las autoridades por concurso de oposición y capacitación para el desarrollo del personal • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno. • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación		Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.1.11	Se carece de un departamento de medicina preventiva del transporte público	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se propone para realizar examen médico al operador como medida de seguridad para el usuario • La realizará el personal especializado de las Dependencias de Gobierno • Se establecerán obligaciones de supervisión médica a operadores. • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB, SSA	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Mesa: **A) Marco Jurídico**

Problemática Genérica: **2) Ejercer adecuadamente la regulación del tema de control y sanciones**

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.2.1	Excesivos los montos de las multas	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerán montos para las multas acordes a la realidad social y a la gravedad de las infracciones cometidas • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se tomará en cuenta las condiciones económicas del sector para fijar los montos de las multas, y éstas estarán previstas por la legislación • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.2.2	Falta de aplicación de la Ley en estricto sentido a personas que prestan el servicio de forma irregular.	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerán sanciones para las personas que violen la Ley, prestando servicios de transporte público de manera irregular • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se valorará la posibilidad de establecer sanciones de tipo penal en caso de violación a las leyes que regulen el transporte público • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.2.3	No se cuenta con un padrón de transportistas actualizado	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerá la obligación para la autoridad de mantener actualizado el padrón de transportistas por rutas • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos				
A.2.4	Ausencia de instancias para impugnar la imposición de sanciones	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerán los medios de impugnación de que dispondrán las personas que reciban una sanción • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se establecerán las autoridades que deberán conocer y resolver dichos medios de impugnación • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 						
						Responsable	SEGOB	Responsable	
						Costo	S.C.	Costo	
						Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.2.5	No hay regulación y responsabilidad de las autoridades en los depósitos para vehículos	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se incluirán las condiciones bajo las cuales deberán funcionar depósitos para vehículos • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se establecerán las sanciones a que se harán acreedores los responsables de la recepción y guarda de vehículos • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 						
						Responsable	SEGOB	Responsable	
						Costo	S.C.	Costo	
						Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.2.6	Altos niveles de siniestralidad	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley		• Planteada en la mesa de Infraestructura Vial	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.2.7	Alto impacto negativo en la conservación y protección del medio ambiente producido por el funcionamiento de los vehículos automotores del transporte público y de carga.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar con las dependencias y entidades competentes, el desarrollo, capacitación e implementación de acciones para la protección del medio ambiente. • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno. • Se establecerán los lineamientos y condiciones legales para la procedencia de la disposición de recursos del fondo interno. • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.2.8	Inexistencia de centros de verificación vehicular.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerán centros de verificación de emisión de contaminantes por parte de vehículos determinándose la regulación de su funcionamiento. • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se establecerán obligaciones de verificación vehicular estableciendo la naturaleza jurídica de los centros que lleven a cabo dicho servicio • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.2.9	Falta de obligatoriedad en el trato de los operadores del transporte hacia los usuarios	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerá en la reglamentación la obligación para dar un trato preferencial a personas con capacidades diferentes, mujeres en estado de gravidez y personas de la tercera edad. • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Se establecerán obligaciones generales para los operadores de las unidades que presten el servicio • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Mesa: **A) Marco Jurídico**

Problemática Genérica: **3) Regulación adecuada en materia de derechos de las concesiones**

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos				
A.3.1	Carencia de la facultad para ejercer los derechos de la concesión mediante mandato.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se valorará la posibilidad de ejercer los derechos de la concesión mediante mandato • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 						
						Responsable	SEGOB	Responsable	
						Costo	S.C.	Costo	
						Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.3.2	La Ley no prevé la posibilidad de que los beneficiarios de la concesión aparezcan en el título de ésta.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerá que la designación de beneficiarios debe aparecer en el título de concesión • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 						
						Responsable	SEGOB	Responsable	
						Costo	S.C.	Costo	
						Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Mesa:	A) Marco Jurídico
-------	-------------------

Problemática Genérica:	4) Otorgamiento de concesiones y permisos en estricto apego a la Ley
------------------------	--

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.4.1	Se otorgan en forma irregular permisos y concesiones sin cumplir con los requisitos legales.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Regulará el tema de las concesiones y en su caso de permisos, así como las condiciones para ser concesionario, prohibiciones y sanciones posibles La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno Incluirá un tratamiento del tema de concesiones y las condiciones para su otorgamiento Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.4.2	Otorgamiento de concesiones a personas que no se dedican al transporte público	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Regulará el tema de las concesiones, así como las condiciones para ser concesionario, y las prohibiciones que procedan La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno Incluirá un tratamiento del tema de los sujetos que podrán ser titulares de una concesión Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.4.3	Insuficiente el periodo de validez de las concesiones	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Regulará el tema de las concesiones y en su caso el periodo de tiempo que deberá durar su vigencia, estableciendo en su caso que hubiera un refrendo anual • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Incluirá un tratamiento del tiempo que sea válida una concesión para facilitar el otorgamiento de créditos a transportistas • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.4.4	Otorgamiento de concesiones a funcionarios y representantes de elección popular o a sus familiares	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Regulará las condiciones para ser concesionario, prohibiciones y sanciones posibles en caso de otorgamiento discrecional • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Incluirá prohibiciones expresas y sanciones para el funcionario que haga mal uso de sus facultades • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.4.5	Falta de aplicación respecto a los permisos emergentes	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Establecerá las normas a que deberán sujetarse las organizaciones de transportistas • La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno • Incluirá un régimen de derechos y obligaciones delimitando la actuación de las empresas y las sanciones aplicables • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.4.6	Burocratización excesiva para el trámite de las transferencias por incapacidad o fallecimiento	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se pretende eficientar los trámites previstos dentro de la Ley • La realizará el personal especializado de las Dependencias de Gobierno • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Mesa:	A) Marco Jurídico
-------	-------------------

Problemática Genérica:	5) Regular el tema referente a las tarifas en materia de transporte
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia
A.5.1	Falta de publicación de las tarifas del transporte público	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> Se establecerán las obligaciones para que se publiciten las tarifas del transporte público en la Ley La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno Se definirán los órganos en los que deba hacerse la publicación correspondiente Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.5.2	Falta de publicación en tiempo del dictamen de balance de la oferta y la demanda de autotransporte en todas sus modalidades	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> Se establecerá la obligación de publicar el dictamen de balance de la oferta y la demanda de autotransporte en todas sus modalidades y los tiempos que tendrá la autoridad para hacerlo La realizará el personal especializado de las dependencias de Gobierno Incluirá las sanciones a que se harán acreedoras las autoridades omisas Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Mesa:	A) Marco Jurídico
-------	-------------------

Problemática Genérica:	6) Regulación legal de las modalidades del transporte público.
------------------------	--

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.6.1	La Ley no regula el transporte escolar y otras modalidades.	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Se regulará el transporte escolar La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno Se establecerán las condiciones bajo las cuales se podrá prestar el servicio de transporte escolar Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.6.2	No se precisan los criterios para determinar el número de taxis;	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Se establecerán y valorarán los criterios para determinar el número de taxis, de acuerdo al número de habitantes de cada comunidad. La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno. Se establecerán los límites necesarios al número de concesiones que se otorguen, de acuerdo a la demanda social. Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas. 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.6.3	Necesidad de revisar el servicio de colectivo foráneo;	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se valorará la posibilidad de eliminar el servicio de colectivo foráneo • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se determinarán las alternativas para que no se afecten a los usuarios de este servicio • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.6.4	Necesidad de que se clasifiquen los autobuses cerrados;	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se valorará la posibilidad de clasificar a los autobuses cerrados en: integrales, convencionales y minibuses • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se fijarán especificaciones para cada clasificación • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.6.5	Necesidad de establecer el límite máximo del número de pasajeros que se autorice para cada modalidad y tipo de vehículo de transporte;	1.I) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se determinará el número de pasajeros para cada modalidad y tipo de vehículo del transporte público • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb – Jul'03	Tiempo de Implementación	

Mesa:	A) Marco Jurídico
-------	-------------------

Problemática Genérica:	7) Regulación legal en el tema de fianzas
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos				
A.7.1	Ausencia de un fondo de garantía interno, que no avala la autoridad por considerarlo insuficiente	1.l) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> • Se valorará la posibilidad de crear un fondo de garantía interno para que no haya demora en el depósito de garantías que deban hacer los transportistas. • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se establecerán los lineamientos y condiciones legales para la procedencia de la disposición de recursos del fondo interno • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 						
						Responsable	SEGOB	Responsable	
						Costo	S.C.	Costo	
						Tiempo de Implementación	Feb – Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.7.2	Falta de obligación hacia la autoridad para verificar que las compañías afianzadoras se encuentren registradas ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Se establecerá la obligación de que las empresas afianzadoras cuenten con su documentación en regla • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se establecerán requisitos para la contratación de empresas afianzadoras • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	
A.7.3	Inexistencia de pólizas de seguro con cobertura amplia al alcance de los transportistas	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Implementar un seguro de cobertura amplia que cubra las necesidades del transporte público al alcance de los transportistas • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se establecerán requisitos para la contratación de empresas afianzadoras • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Mesa:	A) Marco Jurídico
-------	-------------------

Problemática Genérica:	8) Regulación y saneamiento de los vicios dentro de las Organizaciones Transportistas
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia
A.8.1	Acceso condicionado al trabajo en rutas por supuestos líderes de transportistas en función al acatamiento de intereses políticos.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Vigilancia por la autoridad correspondiente a efecto de evitar estos condicionamientos dentro de las organizaciones. En caso de denuncias al respecto se indagará legalmente. La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.8.2	Represalias en contra de los trabajadores del volante por líderes de organizaciones transportistas para que se participe en las manifestaciones y plantones que afectan a la sociedad.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.	<ul style="list-style-type: none"> Vigilancia por la autoridad correspondiente a efecto de evitar estas anomalías dentro de las organizaciones. En caso de denuncias al respecto se indagará legalmente La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 		
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.8.3	Se deja trabajar a los transportistas de manera discrecional por las organizaciones de transportistas	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Vigilancia por la autoridad correspondiente a efecto de evitar estas anomalías dentro de las organizaciones. En caso de denuncias al respecto se indagará legalmente • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
A.8.4	Falta de regulación de las organizaciones de transportistas.	1.1) Elaboración de iniciativa de Ley del Transporte para el Estado de Michoacán y expedición del Reglamento de la Ley.		<ul style="list-style-type: none"> • Establecerá las normas a que deberán sujetarse las organizaciones de transportistas • La realizará el personal especializado de las dependencias de gobierno • Se tomarán en cuenta las propuestas de los transportistas 	
		Responsable	SEGOB	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb - Jul'03	Tiempo de Implementación	

B) ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

Mesa:		B) Organización Institucional			
Problemática Genérica:		1) Necesidad de fortalecer la imagen Institucional			
Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
B.1.1	Desgaste de la organización Institucional.	1.1) Elaborar estudio diagnóstico de la estructura orgánica actual	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar todas las atribuciones que la ley señala de cada una las unidades administrativas • Determinar perfectamente el objetivo y las funciones sustantivas de cada unidad administrativa • Realizar un estudio estableciendo una metodología de investigación, consulta, encuesta y observación directa con el personal actual responsable del transporte. 		
		Responsable	COCOTRA	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb – Mzo'03	Tiempo de Implementación	

Mesa:	B) Organización Institucional
-------	--------------------------------------

Problemática Genérica:	1) Necesidad de fortalecer la imagen Institucional
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
B.1.1	Desgaste de la organización Institucional.	2.1) Gestionar la aprobación de una nueva estructura orgánica	<ul style="list-style-type: none"> Presentar a la CGF el dictamen técnico de la estructura orgánica por parte de la SECODAEM. Elaborar Acuerdo de Reestructuración por parte de la CGF una vez que se modifique la Ley. 		
		Responsable	Comisión Gasto Financiamiento	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Abr' - Sep'03	Tiempo de Implementación	
		3.1) Enviar propuesta para modificar la Ley respecto a la estructura de la organización de la entidad responsable del transporte	<ul style="list-style-type: none"> Realizar análisis administrativo por parte de la SECODAEM, con la participación de las áreas técnicas de las dependencias del sector transportes. Realizar análisis jurídico de la Ley por parte de la SEGOB y de la SECODAEM en términos de mejora regulatoria Enviar al Congreso 		
		Responsable	SEGOB, SUMA, COCOTRA	Responsable	
Costo	S.C.	Costo			
Tiempo de Implementación	Abr' - Sep'03	Tiempo de Implementación			

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos				
B.1.2	Falta de confianza en la autoridad	1.1) Evaluar con fines de selección y en el marco de una nueva estructura orgánica a los servidores públicos responsables del transporte.	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer catálogo de puestos, plazas y perfiles de los servidores públicos del transporte. • Establecer en el reglamento los requisitos mínimos para ser titular del transporte. • Establecer un programa de capacitación y certificación de servidores públicos del transporte. 						
						Responsable	SUMA	Responsable	
						Costo	\$ 100,000.00	Costo	
						Tiempo de Implementación	Mayo –Sep'03	Tiempo de Implementación	
		2.1) Señalización e identificación de unidades administrativas y de personal responsable.	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de gafetes. • Identificación gráfica 						
						Responsable	SUMA***	Responsable	
						Costo	S.C.	Costo	
						Tiempo de Implementación	Ago – Dic'03	Tiempo de Implementación	

***En coordinación con la Oficialía Mayor y la Coordinación General de Comunicación Social

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos				
B.1.3	Normatividad compleja	YA PLANTEADA EN LA MESA DE MARCO JURÍDICO							
		Responsable		Responsable					
		Costo		Costo					
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación					
B.1.4	Complejidad de los procedimientos administrativos.	1.I) Revisión de los manuales de organización y procedimientos <ul style="list-style-type: none"> • Estudio apegado a la normatividad vigente • Elaborar los procedimientos institucionales y marco de actuación de los servidores públicos vinculados con el transporte a fin de clarificar puntualmente las competencias 	<ul style="list-style-type: none"> • Estudio de desconcentración y delegación de funciones • Representación de la autoridad del transporte en las delegaciones • Elaboración de bases para el concurso de expedición de concesiones. 	Responsable	COCOTRA	Responsable	COCOTRA		
				Costo	S.C.	Costo	N.E.		
				Tiempo de Implementación		Ago – Dic'03	Tiempo de Implementación		Ene – Jun'04
				2.I) Simplificación de procedimientos y trámites administrativos <ul style="list-style-type: none"> • Programa de simplificación de procedimientos en coordinación con la SECODAEM 	2.M) Otorgamiento de concesiones por medio de concurso <ul style="list-style-type: none"> • Transparentar y eficientar los procedimientos, requisitos y plazos. 	Responsable	COCOTRA	Responsable	COCOTRA
		Costo	S.C.			Costo	S.C.		
		Tiempo de Implementación				Ago – Dic'03	Tiempo de Implementación		Ene – Jun'04

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
B.1.5	Baja eficiencia en el desempeño de los servidores públicos del transporte	1.1) Implementar un programa de calidad en el servicio.	<ul style="list-style-type: none"> La SECODAEM establecerá la metodología para implementar el programa. Capacitación de los servidores públicos responsables del transporte 		
		Responsable	COCOTRA	Responsable	
		Costo	\$ 100,000.00	Costo	
		Tiempo de Implementación	Jun'03 – Dic'04	Tiempo de Implementación	
		2.1) Establecer estándares de calidad	<ul style="list-style-type: none"> El establecimiento de los estándares: por parte del organismo responsable del transporte público. La aplicación de seguimiento y evaluaciones periódicas: por parte de la SECODAEM 		
		Responsable	COCOTRA	Responsable	
		Costo	\$ 50,000.00	Costo	
		Tiempo de Implementación	Jun – Dic'03	Tiempo de Implementación	
		3.1) Establecer indicadores que permitan evaluar la prestación del servicio.	<ul style="list-style-type: none"> Elaboración e implementación de indicadores por parte del organismo responsable del transporte público Evaluación periódica Establecer medidas correctivas 		
		Responsable	COCOTRA	Responsable	
		Costo	\$ 50,000.00	Costo	
		Tiempo de Implementación	Jun – Dic'03	Tiempo de Implementación	

Mesa:	B) Organización Institucional.
-------	---------------------------------------

Problemática Genérica:	2) Los operadores del transporte público dan un servicio con incipiente calidad.
------------------------	---

NOTA.- ESTA PROBLEMÁTICA SE ANALIZA EN LA MESA DE SERVICIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA VIAL

Problemática Genérica:	3) El estado mecánico de las unidades del transporte público se encuentra en condiciones regulares para operar.
------------------------	--

NOTA.- ESTA PROBLEMÁTICA SE ANALIZA EN LA MESA DE SERVICIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA VIAL

C) EMPRESAS DE TRANSPORTE

MESA: C) EMPRESAS DE TRANSPORTE

ANO	2003												2004												2005											
ACCION	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
C.1.1.1.I																																				
C.1.2.1.I																																				
C.1.2.1.M																																				
C.1.3.1.I																																				
C.1.3.1.M																																				
C.2	<i>PLANTEADA EN MESA DE SERVICIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA VIAL</i>																																			
C.3.1.1.I																																				
C.3.1.1.M																																				
C.3.2.1.I																																				
C.3.2.1.M																																				
C.3.3.1.I																																				
C.3.3.1.M																																				
C.4.1.1.I																																				
C.4.1.1.M																																				
C.4.2.1.I																																				
C.4.2.1.M																																				
C.5.1.1.I																																				
C.5.1.1.M																																				
C.5.2.1.I																																				
C.5.2.1.M																																				
C.6.1.1.I																																				
C.6.1.1.M																																				
C.6.2.1.I																																				
C.6.2.1.M																																				

CRONOGRAMA DE ACCIONES

Mesa:	C) Empresas de Transporte
-------	---------------------------

Problemática Genérica:	1) Necesidad de mayor certidumbre en el transporte público.
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
C.1.1	Formas de financiamiento rígidas y poco acceso al crédito que no permite tener un horizonte financiero controlable	1.I) Hacer un estudio sobre opciones de crédito y desarrollo del transporte en la entidad	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión de opciones actuales e Investigación de distintas formas de financiamiento. • Diseño de los mecanismos para facilitar el acceso al crédito (tasa de fomento garantizado) y para facilitar la operación de empresas operadoras y auxiliares de crédito. • Evaluación sobre la creación de fideicomisos con la participación de Gobierno del Estado y transportistas, tomando en cuenta la posibilidad de que la concesión pueda funcionar como garantía para la obtención de crédito. • Considerar la cobertura jurídica y la reglamentación básica. 		
		Responsable	SUMA,COCOTRA, TGE	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Jun'03 – Abr'04	Tiempo de implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos
C.1.2	Necesidad de aumento de la certidumbre en las condiciones del servicio por invasión de rutas	1.I) Análisis de la situación actual del servicio en relación a itinerarios y oferta del servicio		1.M) Fortalecer el esquema de supervisión de rutas	
		Evaluar: <ul style="list-style-type: none"> • Itinerarios • Cantidad de unidades • Rutas invadidas • Rentabilidad en las rutas 		<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el esquema de vigilancia de rutas a través del fortalecimiento institucional • Adecuar el marco legal • Adecuar el esquema de sanciones 	
		Responsable	SUMA-COCOTRA	Responsable	SUMA-COCOTRA
		Costo	S.C.	Costo	S.C.
		Tiempo de implementación	May –Dic'03	Tiempo de implementación	Ago'03 – Dic'04

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		Acción	Términos de Referencia Básicos	Acción	Términos de Referencia Básicos				
C.1.3	Requerimiento de un seguro integral (viajero, transeúnte, conductor, unidad)	1.I) Realizar un estudio sobre las necesidades de aseguramiento y la problemática	Evaluar: <ul style="list-style-type: none"> • Necesidades de aseguramiento • Formas de hacer frente a las alternativas comerciales existentes • Posibilidades de administración pública • Posibilidades de establecer fondos de aseguramiento internos • Posibilidades de establecer fondos de aseguramiento integrales • Forma óptima de intervención del Gobierno del Estado en el seguro • Características de las organizaciones en cuanto a tamaño y posibilidades económicas 	1.M) Establecimiento del Seguro Integral para el transporte público, considerando la reglamentación correspondiente que incluya los mecanismos de supervisión tripartita: Gobierno Estatal, Transportistas y Aseguradoras Automotrices.	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptables a distintas posibilidades de administración y organización • Que tomen en cuenta al viajero, al transeúnte, al conductor y a la unidad • Que tome en cuenta la posibilidad de que los transportistas establezcan fondos de aseguramiento y los organismos administradores correspondientes. • Tomará en cuenta lo previsto en el marco jurídico correspondiente. 				
						Responsable	SUMA-COCOTRA	Responsable	SUMA-COCOTRA-TGE-SEGOB
						Costo	S.C.	Costo	S.C.
						Tiempo de Implementación	Jun'03 –Abr'04	Tiempo de Implementación	May'04 –Oct'04

Mesa:	C) Empresas de Transporte
Problemática Genérica:	2) Parque vehicular mayoritariamente inadecuado y difícil de renovar

NOTA.- ESTA PROBLEMÁTICA SE ANALIZA EN LA MESA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA VIAL

Problemática Genérica:	3) Necesidad de fortalecer el proceso organizativo para la construcción de un sistema de transporte eficiente y rentable
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
C.3.1	Necesidad de mayor claridad en la constitución de empresas de transporte en el Estado	1.I) Análisis de las organizaciones y empresas de transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento en el gremio sobre opciones organizativas y empresariales • Revisión de sus antecedentes, problemática y situación actual y escenarios posibles 	1.M) Generación de un estudio sobre formas de organización y el reglamento de conformación y supervisión de organizaciones y empresas con un programa anual de desarrollo organizativo así como un sistema de supervisión permanente	<ul style="list-style-type: none"> • Caracterización de diferentes tipos de organizaciones viables • Lineamientos para la conformación de organizaciones • Atribuciones y demás características de la supervisión. • Tomará en cuenta lo previsto en el marco jurídico correspondiente.
		Responsable	SUMA-COCOTRA	Responsable	SUMA-COCOTRA
		Costo	S.C.	Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación	Jun – Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'04

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
C.3.2	Falta de inclusión en las organizaciones (choferes, checadores)	1.I) Análisis de la estructura y representatividad de organizaciones y empresas	Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Sectores que las integran • Niveles de representatividad • Factores que originan la no inclusión • Propuesta de inclusión • Escenarios posibles 	1.M) Programa de fomento a la integración incluyente y democrática de organizaciones y empresas y supervisión colegiada de transportistas y Gobierno del Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar criterios de inclusión para el desarrollo democrático y participativo • Considerar la metodología de la Planeación participativa • Tomará en cuenta lo previsto en el marco jurídico correspondiente.
		Responsable	SUMA-COCOTRA	Responsable	SUMA-COCOTRA
		Costo	S.C.	Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación	May – Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene – dic'04
C.3.3	Necesidad de mejora en la eficacia y la eficiencia de la organización en el gremio transportista	1.I) Diagnóstico sobre la eficiencia y eficacia Organizativa	<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de los distintos niveles de eficiencia y eficacia organizativa 	1.M) Programa de capacitación organizativa y empresarial que incluya un sistema de monitoreo de la eficiencia, la eficacia en las organizaciones y empresas	<ul style="list-style-type: none"> • Identificación de problemática • Método de solución • Prospectiva • Personal especializado • Indicadores de eficiencia y productividad
		Responsable	SUMA-COCOTRA	Responsable	SUMA-COCOTRA-SEDECO
		Costo	S.C.	Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación	Mayo – Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene – dic'04

Mesa:		C) Empresas de Transporte							
Problemática Genérica:		4) Requerimiento de una mayor oferta en cuanto a capacitación y atención de calidad en el gremio.							
Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos				
C.4.1	Escasa capacitación técnica y operacional de los prestadores de servicio.	1.I) Definir las principales necesidades de capacitación en el sector transportes.	Tomar en cuenta: <ul style="list-style-type: none"> • Cursos existentes. • Instituciones que los imparten. • Contenidos de los cursos. • Criterios para integrar los cursos. • Duración • Nivel de productividad • Costos. • Que será necesario establecer un registro estatal de operadores que sirva como base para tener un control de su antigüedad, capacitación en el servicio, y acreditación como operadores calificados, etc. 	1.M) Elaboración del programa de capacitación para los operadores del transporte público, que incluya la normatividad correspondiente	<ul style="list-style-type: none"> • El programa será coordinado por las Dependencias de Gobierno y la capacitación será obligatoria para todos los operadores del servicio público. • La capacitación abordará los aspectos técnicos y operacionales, la normatividad de tránsito, la calidad en el servicio que incluye el trato digno y amable con el usuario. Se incluirán cursos sobre cuestiones empresariales para los concesionarios y sus dirigentes. • Se establecerá un mecanismo que acredite la capacitación a operadores. • Se impulsará la cultura por la capacitación • Se considerarán los convenios con las instituciones especializadas para la capacitación y se implementará la certificación y reconocimiento de los cursos. 				
						Responsable	SUMA- COCOTRA- Transportistas	Responsable	SUMA- COCOTRA-DSPTE Instituciones Educativas y Transportistas
						Costo	\$ 200,000.00	Costo	\$ 250,000.00
						Tiempo de Implementación	May –Dic'03	Tiempo de Implementación	Ago'03 – jul'04

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos				
C.4.2	Necesidad creciente de mecanismos de detección y atención para operadores con problemas de adicción	1.I) Detectar los diferentes problemas de adicción que se presentan en el transporte, identificando las organizaciones en donde se presentan.	Considerar: • Problemas de Adicción. • Estimación del número de afectados. • Ubicación en organizaciones. • Impacto en el transporte y usuario.	1.M) Definir las formas y los programas permanentes de revisión médica para atender y solucionar los casos de adicción para su puesta en práctica inmediata.	Considerar que: • Formará parte de la evaluación integral de la calidad del servicio. • Se apoyará en las encuestas de opinión de los usuarios sugiriéndose establecer además buzones de quejas y denuncias. • Se preverán sanciones para los operadores reincidentes conforme a la legislación en vigor. • Se diseñarán esquemas para la rehabilitación de operadores con problemas de alcoholismo y drogadicción • El costo del programa permanente de revisión médica, posterior al primer año, deberá contemplarse dentro de los ejercicios presupuestales de la Secretaría de Salud o comprendido en el propio seguro médico a que tengan derecho los operadores, considerando lo establecido en el marco jurídico vigente. • Se preverán los convenios con las instituciones de salud para atender estos casos.				
						Responsable	SUMA- COCOTRA- Transportistas	Responsable	SUMA- COCOTRA-DSPTE-SSA- Instituciones Educativas y Transportistas
						Costo	S.C.	Costo	\$ 300,000.00*
						Tiempo de Implementación	Jun –Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'04

*Se calcula considerando los gastos generados durante el primer año, consistentes en el costo de los reactivos para las pruebas y la obtención e interpretación de sus resultados, así como los salarios de los aplicadores de estas. A partir del segundo año estos trabajos se institucionalizarían.

Mesa: **C) Empresas de Transporte**

Problemática Genérica: **5) Necesario un esquema tarifario moderno, con bases técnicas y económicas.**

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos				
C.5.1	Falta de correspondencia entre los costos y las tarifas en el transporte público	1.1) Analizar la forma para definir las tarifas del servicio en sus diferentes modalidades, además de las instituciones que participan y la periodicidad con que se hace.	Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Tipos de servicio de transporte. • Relaciones beneficio/costo. • Criterios y elementos de ponderación. • Instituciones que participan. • Que las modificaciones tarifarias pudieran estar sujetas a la renovación de la flota vehicular. 	1.M) Integrar una metodología para el establecimiento, revisión y actualización de tarifas con la coordinación del Gobierno y la participación de usuarios y transportistas, acordes a las condiciones de operación (técnicas) y las características económicas de las regiones del Estado.	Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Regiones del Estado. • Niveles Económicos. • Precio de la gasolina, aceites, aditivos entre otros. • Rendimientos. • Deterioro del vehículo. • Mantenimiento del vehículo. • Condiciones y características geográficas. 				
						Responsable	COCOTRA- SUMA	Responsable	COCOTRA- SUMA-Transportistas-Usuarios – Asesoría especializada
						Costo	S.C.	Costo	\$ 200,000.00
						Tiempo de Implementación	May – Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene'04 – ago'04

Variables asociadas		Alternativas de solución				
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo		
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	
C.5.2	Presión de grupos estudiantiles y sociales para la fijación de tarifas	1.I) Evaluar el impacto en las diferentes regiones del Estado de las modificaciones tarifarias		1.M) Generar una política basada en convenios, con los diferentes grupos sociales que permita controlar el impacto negativo al transporte y a los usuarios y garantizar su cumplimiento.		
		Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Antecedentes del rechazo al incremento tarifario • Impacto en el ingreso del transportista. • Impacto en el ingreso de los grupos sociales usuarios del servicio • Grupos que participan en la movilización social 		Considerar: <ul style="list-style-type: none"> • Importancia y ubicación de los grupos que participan. • Conocimiento y análisis de sus demandas. 		
		Responsable	COCOTRA- SUMA	Responsable	COCOTRA- SUMA- Grupos Estudiantiles- SEGOB- Autoridades Educativas.	
		Costo	S.C.	Costo	S.C.	
		Tiempo de Implementación	May – Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene'04 – ago'04	

Mesa:	C) Empresas de Transporte
-------	----------------------------------

Problemática Genérica:	6) Necesidad de una mayor eficiencia y transparencia en la asignación de concesiones
------------------------	---

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
C.6.1	Necesario incremento de la eficiencia y equidad en el sistema de asignación de concesiones	1.I) Evaluar los criterios y las formas para la asignación de concesiones y permisos, así como aquellos para la transferencia de concesiones.	Tomar en cuenta los datos sobre: <ul style="list-style-type: none"> • Beneficiarios. • Criterios de Asignación • Requisitos administrativos y legales. • Procedimientos. • Costos. 	1.M) Elaborar los procedimientos transparentes, sencillos, justos y técnicamente bien sustentados que transparenten y den eficiencia al sistema de asignación de concesiones.	<ul style="list-style-type: none"> • Criterios de selección claros y justos. • Transparencia y eficiencia en la asignación. • Coordinación entre Gobierno y Transportistas. • Personal vinculado a asignaciones con perfil adecuado, honrado y eficiente. • Responsabilidades y sanciones en caso de existir malas prácticas por parte de los servidores públicos encargados de su otorgamiento. • Supervisiones administrativas constantes. • Definición de la situación real de concesiones y permisos. • Medidas de solución de irregularidades.
		Responsable	SUMA-COCOTRA-Transportistas.	Responsable	SUMA –COCOTRA- Transportistas
		Costo	S.C.	Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación	May – jun'03	Tiempo de Implementación	Jul'03 –Dic'03

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
C.6.2	Necesidad de un marco regulatorio más adecuado sobre la posesión de concesiones a personas con capacidades diferentes, viudas y personas de la tercera edad, así como de la transferencia a beneficiarios	<p>1.I) Conocer la problemática de estos grupos y su situación dentro del transporte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conocer y definir las características generales de estas personas. • Cual es su situación dentro del transporte. • Cuales son los problemas que tienen para conservar sus concesiones. • Cuales son los procedimientos que siguen. • Que instituciones atienden este tipo de problema. 	<p>1.M) Formular una política y un procedimiento para atender y solucionar estos problemas de manera eficiente que proteja los intereses de estas personas sin detrimento de la calidad y eficiencia del servicio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formular un padrón y directorio de estas personas. • Definir un procedimiento administrativo específico y ágil para estos casos. • Diseñar un instrumento legal que proteja la posesión de su concesión.
		Responsable	COCOTRA –SUMA- Transportistas.	Responsable	COCOTRA- SUMA – Transportistas.
		Costo	S.C.	Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación	May –Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene'04 – ago'04

D) SERVICIO DE TRANSPORTE E
INFRAESTRUCTURA VIAL

**MESA: D) SERVICIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA VIAL
CRONOGRAMA DE ACCIONES**

ACCIÓN	2003												2004												2005	2006	2010			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	6	12	12	12		
D.1.1.1.M																														
D.1.2.1.I																														
D.1.2.1.M																														
D.1.2.2.I																														
D.1.2.2.M																														
D.1.2.3.M																														
D.1.3.1.M																														
D.1.4	<i>PLANTEADA EN MESA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE</i>																													
D.1.5.1.I																														
D.1.5.2.I																														
D.2.1.1.M																														
D.2.1.2.M																														
D.2.1.1.L																														
D.2.2.1.L																														
D.2.3.1.I																														
D.2.3.1.M																														
D.2.4.1.M																														
D.2.5.1.M																														
D.2.6.1.I																														
D.2.7.1.I																														
D.2.8.1.M																														
D.2.9.1.I																														
D.2.10.1.I																														
D.3.1.1.I																														
D.3.2	<i>PLANTEADA EN D.2</i>																													
D.3.3.1.I																														
D.3.3.1.M																														
D.3.4	<i>PLANTEADA EN D.2</i>																													
D.4.1	<i>PLANTEADA EN D.1</i>																													
D.4.2	<i>PLANTEADA EN D.2</i>																													
D.4.3	<i>PLANTEADA EN D.2</i>																													
D.4.4	<i>PLANTEADA EN MESA DE MARCO JURÍDICO</i>																													

Mesa: **D) Servicio de Transporte e Infraestructura Vial**

Problemática Genérica: **1) Servicio de Transporte Público Técnicamente Deficiente**

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.1	Servicios sin sustento técnico y económico.			1.M) Realizar estudios de oferta y demanda del transporte público en los centros de población con mayor problemática en el servicio y establecer un programa permanente e institucional de supervisión del equilibrio entre la oferta y la demanda	<ul style="list-style-type: none"> • Abarcará todas las modalidades del transporte público • Lo realizará personal especializado de las Dependencias de Gobierno • Se determinarán de manera cuantitativa y cualitativa los requerimientos de transporte público • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas • Se establecerá un programa de prioridades de acuerdo a las características de cada población • Se hará participar a la autoridad Municipal
		Responsable		Responsable	COCOTRA, SUMA, Ayuntamientos.
		Costo		Costo	\$ 350,000.00 *
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	
				May'03 – Jun'04	

* se consideran los gastos generados por los viáticos del personal técnico, el consumo de materiales y el uso de equipo, asumiendo que estos trabajos se realizarían en los cinco municipios con mayor necesidad sobre la realización de este tipo de estudios.

Mesa:		D) Servicio de Transporte e Infraestructura Vial			
Problemática Genérica:		1) Servicio de Transporte Público Técnicamente Deficiente			
VARIABLES ASOCIADAS		ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.2	Flota obsoleta en un porcentaje elevado, con índices marginales de mantenimiento y con baja capacidad unitaria de asientos.	1.I) Realizar un inventario (catastro) de las unidades de transporte público en operación, donde se registre modelo y tipo de unidad, entre otros aspectos.	<ul style="list-style-type: none"> • Abarcará todas las modalidades del transporte público • Tomará en cuenta la información de los transportistas y las bases de datos de las Dependencias de Gobierno • Lo realizará personal especializado de las Dependencias de Gobierno. • Incluirá un diagnóstico sobre la obsolescencia de los vehículos particulares para considerar alternativas al problema generalizado del parque vehicular 	1.M) Integrar un mecanismo de comunicación entre autoridades y transportistas para buscar procedimientos adecuados para financiar la adquisición de unidades nuevas.	<ul style="list-style-type: none"> • Abarcará todas las modalidades de transporte público y se tomará en cuenta la oferta que al respecto presenten las instituciones de crédito; considerará además la opinión de los transportistas • Se evaluará la posibilidad de que la concesión pueda funcionar como garantía para la obtención del crédito • Se establecerán los procedimientos de integración y metodológicos de operación del mecanismo de comunicación entre gobierno y transportistas, así como sus objetivos, estrategias, metas, plan de trabajo, etc. • Considerará la oferta en el mercado de vehículos para el transporte público de pasajeros en función de la opinión de las áreas técnicas del Gobierno Estatal respecto de la performance vehicular, su capacidad de carga útil, productividad, etc. • Los costos que resulten serán asimilados por las dependencias y organizaciones participantes para cada caso específico.
		Responsable	COCOTRA, DSPTE	Responsable	SEGOB, SUMA, TGE, Transportistas, Agencias Automotrices
		Costo	S.C.	Costo	N.E.
		Tiempo de Implementación	May-Dic'03	Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'05

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.2		<p>2.I) Realización de un proyecto para la implantación de un formato nuevo de identificación visual de las unidades del transporte público</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El proyecto lo realizarían las Dependencias gubernamentales del sector transporte con la participación de los transportistas y con la eventual asistencia técnica de especialistas en la materia. • Se propondría un nuevo diseño de pintura que unifique y facilite la identificación de los vehículos de transporte público, en concordancia y armonía con su entorno • El proyecto prevería las condiciones del financiamiento y la asignación de los montos correspondientes a las partes involucradas. • Se prevería asimismo garantizar la homogeneidad y la calidad de los trabajos del nuevo formato de identificación visual 	<p>2.M) Crear las condiciones operativas institucionales para la verificación mecánica y de servicio de las unidades de transporte, que incluya supervisión higiénica en base a los estándares sanitarios correspondientes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se concertarán con las organizaciones transportistas los convenios de colaboración para el correcto funcionamiento operacional e higiénico, así como la supervisión de las unidades. • Se diseñará la reglamentación interna, con fundamento en el marco jurídico existente. • El área que se cree operará permanentemente, integrada orgánica y presupuestariamente a una entidad de Gobierno. • Los gastos de creación y operación de dicha área estarán incluidos en el gasto corriente del POA de la Dependencia a la que pertenezca.
		Responsable	SUMA, COCOTRA, TGE, Transportistas	Responsable	SEGOB, SUMA, Transportistas
		Costo	N.E.	Costo	N.E.
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	
		Sep'03 – Dic'03		Sep'03 – Jun'04	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.2				3.M) La implantación del formato de nueva identificación visual de las unidades del transporte público, que sería gradual y progresivo, teniendo por periodo de arranque el año 2004.	<ul style="list-style-type: none"> Se realizaría conforme a las características del proyecto correspondiente.
		Responsable		Responsable	SUMA, COCOTRA, TGE, Transportistas
		Costo		Costo	N.E.
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'04

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.3	Servicios con inadecuada concurrencia de prestadores en múltiples rutas			1.M) Realizar estudios de ingeniería de tránsito para determinar la oferta y la demanda en el servicio de transporte, de tal manera que se identifiquen y caractericen las rutas existentes (itinerarios, unidades por ruta, personas transportadas, etc) y la necesidad, en su caso, de modificación de la estructura de rutas para mantener el equilibrio en el servicio	<ul style="list-style-type: none"> Se buscará hacer eficiente y rentable el servicio Abarcará al transporte colectivo de ruta fija en los centros de población con mayor problemática Se tomará en cuenta la información proporcionada por los transportistas y la base de datos que obra en las Dependencias gubernamentales Lo realizará personal de las Dependencias de Gobierno y eventualmente participarán empresas especializadas en el ramo.
		Responsable		Responsable	COCOTRA
		Costo		Costo	\$ 1'250,000.00 *
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	Jun'03 – Dic'04

* Se calcula considerando la contratación de servicios externos especializados para realizar este tipo de estudios en los cinco municipios de mayor problemática.

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.4	Escasa capacitación técnica y operacional de los prestadores de servicio	<i>ESTA VARIABLE SE ANALIZA EN LA MESA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE</i>			

Mesa:		D) Servicio de Transporte e Infraestructura Vial			
Problemática Genérica:		1) Servicio de Transporte Público Técnicamente Deficiente			
Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.1.5	Fiscalización y control deficiente	1.1) Elaboración e implementación de un proceso de sustitución del formato de la concesión, renovando los documentos oficiales que la acreditan.	<ul style="list-style-type: none"> Se dispondría de documentación nueva y moderna con las características tecnológicas de punta que la hagan infalsificable, de fácil manejo para los efectos de fiscalización y control y de mejor rendimiento desde el punto de vista de los trabajos operativos y administrativos institucionales. En su primera etapa este proceso arrancaría sustituyendo gradualmente los títulos de concesión existentes que acrediten una cabal regularidad. 		
		Responsable	SUMA, TGE, COCOTRA	Responsable	
		Costo	N.E.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb'03 – Dic'03	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
		2.1) Renovación de los esquemas de fiscalización y control institucionales.	<ul style="list-style-type: none"> Se adecuarían los esquemas de fiscalización y control del servicio conforme a lo que establecen la Ley y su Reglamento. 		
		Responsable	COCOTRA	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Feb'03 – Dic'03	Tiempo de Implementación	

Mesa: **D) Servicio de Transporte e Infraestructura Vial**

Problemática Genérica: **2 Red Vial con bajos niveles de servicio (congestionamiento, heterogeneidad vehicular)**

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.1	Insuficiencia de la red vial, de su infraestructura conexas y de los sistemas de regulación del tránsito			1.M) Gestionar la realización de un programa de estudios técnicos para mejorar y ampliar la red vial existente en cuanto a capacidad, continuidad, extensión, condiciones geométricas y estructurales, así como a sus condiciones operacionales.	<ul style="list-style-type: none"> • La realizará personal de Dependencias de Gobierno ante los Municipios, brindándoles apoyo técnico. • Se realizarán los estudios y proyectos en función de los Planes de Desarrollo Urbano Municipales o de Centros de Población y de otros estudios o fuentes de información existentes. • Se establecerá un cronograma de acciones y se formularán conclusiones y propuestas para la realización de proyectos de construcción y modernización de calles y avenidas de acuerdo a los Planes de Desarrollo Urbano y necesidades de transporte público en cada sitio • La ejecución de las obras deberá considerarse en los POAS y tomar en cuenta la Ley de Obra Pública • Corresponderá sólo para acciones de evaluación o propuestas generales. Los proyectos específicos corresponden a otra acción con su costo respectivo. • Este programa de estudios deberá generalizarse al resto de los municipios.
		Responsable		Responsable	SUMA , SCOP, Municipios
		Costo		Costo	\$ 1'300,000.00 (5 Municipios) *
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'05

* Se calcula considerando el pago de apoyo técnico externo para atender a los cinco municipios con mayor problemática en su red vial. Los estudios tendrían el carácter diagnóstico y de generación de anteproyectos.

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
				<p>2.M) Realización de proyectos específicos ejecutivos para las diferentes obras de infraestructura planeadas, con una priorización establecida, para su integración en los programas operativos anuales de los gobiernos en el ámbito Estatal y Municipal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lo realizará personal especializado de las Dependencias de Gobierno Estatal y Municipal y en algunos casos empresas privadas, mediante un proceso de licitación • Se apegará a la legislación y a las previsiones establecidas en los Planes de Desarrollo Urbano y a la reglamentación concerniente al tipo de obra y en coordinación con otras dependencias u organismos • Incluirán justificación, propuesta, cronograma, metas y todo el soporte social, técnico y económico correspondientes. • El costo por proyecto es variable, dependiendo del tipo de obra, un indicador general puede ser el considerar que el costo aproximado del proyecto es el 2.5% del costo de la obra.
		Responsable		Responsable	SCOP, SUMA, Municipios
		Costo		Costo	N.E.
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	Ene'04 Dic'05

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
				1.L) Ejecución de las obras proyectadas.	<ul style="list-style-type: none"> El costo de la obra es variable dependiendo de su tipo. Las ejecutarán los Gobiernos Estatal o Municipal. Se priorizarán en consideración de aspectos técnico- económicos y quedarán integradas a los POAS. Las obras se ejecutarán por administración o mediante un proceso de licitación de acuerdo a la Ley de Obra Pública.
		Responsable		Responsable	SCOP, SUMA, Municipios
		Costo		Costo	N.E.
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	Ene'06 Dic'10

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.2	Explosión de la flota vehicular general			1.L) Desalentar el uso del vehículo particular a partir de la oferta de un servicio de transporte público eficiente, económico y seguro, considerando además la prohibición para introducir vehículos obsoletos de procedencia extranjera.	<ul style="list-style-type: none"> Involucra la participación de Dependencias de Gobierno y transportistas en un proceso de modernización del transporte público de manera permanente. Estudiar la viabilidad de programas que restrinjan el uso de vehículos particulares y alienten el uso del transporte público
		Responsable		Responsable	SUMA – Transportistas - Municipios
		Costo		Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	May'04 – Dic'10

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.3.	Planeación deficiente del desarrollo urbano	<p>1.I) Revisión de los Planes de Desarrollo Urbano existentes en cada Municipio dando énfasis a la componente del transporte público y la vialidad.</p> <p>Diseño de metodología e instrumentos para actualización de Planes de Desarrollo Urbano.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Realizado por personal especializado de dependencias de gobierno estatal y municipal Apojado en cartografía municipal, bases de datos de instituciones, planes de desarrollo existentes y la metodología e instrumentos diseñados expresamente para este propósito 	<p>1.M) Elaboración de Planes de Desarrollo Urbano faltantes y actualización de aquellos que han perdido su vigencia jurídica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se enfatizará la vialidad y el transporte considerando su carácter estructurador del desarrollo urbano. Tomará en cuenta la excesiva problemática que genera la concentración de actividades en los centros urbanos, planteando alternativas de desconcentración, particularmente de todas aquellas instalaciones relacionadas con prestación de servicios públicos que carecen de condiciones propicias para la movilidad de los usuarios. Se haría una priorización de los planes a elaborar en función de la gravedad de la problemática urbana detectada y del número de habitantes a beneficiar.
		Responsable	SUMA	Responsable	SUMA, MUNICIPIOS
		Costo	S.C.	Costo	N.E.
		Tiempo de Implementación	Ago'03 – Dic'04	Tiempo de Implementación	Ene'04-Dic'05

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.4	Tianguis y comercio en vía pública			1.M) Estudio para el establecimiento de convenios de reubicación de tianguis buscando sitios que requieran la infraestructura mínima.	<ul style="list-style-type: none"> • Participarán autoridades a nivel Estatal y Municipal. • Incluirá la participación de los comerciantes. • Se tomará en cuenta la planeación urbana oficial del lugar. • Se dará prioridad a la mejora vial • Se apoyará en información de las oficinas de Catastro Estatal y en los Planes de Desarrollo Urbano. • Se formarán comisiones mixtas • Incluirá la elaboración de un programa de adquisición de predios y su equipamiento respectivo.
		Responsable	SUMA – COCOTRA- Municipios	Responsable	
		Costo	\$ 100,000.00 *	Costo	
		Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'04	Tiempo de Implementación	
D.2.5	Falta de discriminación del tejido vial para uso de automotores			1.M) Elaboración de programas de restricción de la circulación de vehículos foráneos sobre vialidades urbanas con alto flujo vehicular y diferenciar la circulación de vehículos de acuerdo al tipo de calle o avenida	<ul style="list-style-type: none"> • Intervienen dependencias de gobierno • Se consideran todas las modalidades de transporte • Considerar la reglamentación existente.
		Responsable		Responsable	SCOP, DSPTE, COCOTRA, SCT, Municipios
		Costo		Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'04

* Se calcula considerando los gastos generados por los trabajos y las visitas de campo.

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.6	Deficiencia en los sistemas de regulación de tránsito	<p>1.1) Realizar estudios técnicos relacionados con la cobertura, ubicación y operación de semáforos para su sustitución por equipos modernos operados en base a tecnología de punta.</p> <p>Dar mantenimiento permanente y oportuno a los semáforos y dispositivos de control de tránsito</p> <p>Fortalecer los programas de capacitación permanente a los agentes de tránsito para afrontar condiciones críticas de tránsito vehicular</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lo realizará personal especializado de las Dependencias de Gobierno • Los nuevos sistemas semafóricos serán contrastados técnica y económicamente con otras alternativas de solución al problema de la capacidad vial. • Tomará en cuenta las propuestas de los transportistas y la opinión de los conductores en general. • La erogación por mantenimiento procederá de los recursos propios de la Dependencia responsable. • La capacitación será parte de los programas de trabajo de la Dependencia encargada • Deberá darse atención especial al señalamiento y su conservación. • El programa de capacitación permanente a agentes de tránsito se diseñará, lo instrumentará y lo aplicará la Dependencia responsable. 		
		Responsable	DSPTE	Responsable	
		Costo	S.C.	Costo	
		Tiempo de Implementación	May'03 – Dic'04	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.7	Deficiente vigilancia y control de tránsito	<p>1.1) Incrementar el personal con el perfil y el equipamiento terrestre y de oficinas adecuados que requiere una correcta vigilancia y control de tránsito.</p> <p>Capacitar y estimular de acuerdo a la Ley, al personal encargado de la vigilancia y control de tránsito. También aplicar la normatividad y las sanciones de conformidad a la Ley en la materia.</p> <p>Elaborar un programa que permita dar mantenimiento adecuado al equipo de operación e instalaciones existentes</p> <p>Impulsar la municipalización del tránsito conforme a la Ley</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Participará el Gobierno Estatal y los gobiernos Municipales con apego a la legislación vigente • Se considerará la aplicación invariable y justa de la Ley y Reglamento de Tránsito • El personal encargado de la vigilancia deberá ser suficiente en número y ser preparado, atento, respetuoso, con buena presencia y bien remunerado para evitar caer en prácticas de corrupción • El personal contará con capacitación integral para casos de emergencia y apoyo a la sociedad. • Los costos de estas acciones se enmarcarán en los programas y políticas de las dependencias del ramo 		
		Responsable	SEGOB, DSPTE	Responsable	
		Costo	N.E.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Jun'03 –Dic'04	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.8	Reglamentación faltante de horario de operación de camiones repartidores, marchas y escuelas			<p>1.M) Revisar y actualizar la legislación y reglamentación de manera que se incluyan leyes y normas que regulen ciertas actividades que inciden en el congestionamiento vial</p> <p>Aplicar la Ley y Reglamentos aprobados, vigilando su cumplimiento sin trastocar los derechos de terceros</p> <p>Escalonar horarios de operación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Participarán Dependencias de Gobierno y sectores involucrados • Tomar en cuenta propuestas de transportistas, comerciantes, empresas repartidoras de productos, padres de familia y público en general. • El costo queda asimilado en el gasto corriente de las dependencias involucradas.
		Responsable		Responsable	SUMA, Congreso Estatal, Municipios, DSPTE
		Costo		Costo	S.C.
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'04

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.9	Infraestructura ferroviaria que cruza centros de población	<p>1.1) Establecer pláticas encaminadas a la formulación de convenios con la SCT y empresas ferroviarias concesionarias para la reubicación de estaciones, patios y trazo de nuevas vías.</p> <p>Colocar el señalamiento y dispositivos de protección en cruces ferroviarios</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Participan autoridades de los 3 niveles de gobierno • Se elaborarán proyectos específicos para cada caso y su ejecución se priorizará. • Los gastos serán erogados por las empresas ferroviarias y el Gobierno Federal (SCT) principalmente. El monto dependerá de las acciones específicas que se realicen. 		
		Responsable	SCT, SUMA, DSPTE, Municipios	Responsable	
		Costo	N.E.	Costo	
		Tiempo de Implementación	May'03 – Dic'05	Tiempo de Implementación	

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.2.10	Tramos carreteros federales que están dentro de las zonas de crecimiento de los centros de población	<p>1.) Gestión por parte de las autoridades municipales, estatales ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para incluir a la vialidad municipal los tramos federales que están dentro de las zonas de crecimiento urbano de los Centros de Población</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se evaluarán los Centros de Población del Estado que manifiesten esta problemática. • La realizarán los Gobiernos Municipales con el apoyo y la asesoría de las Dependencias del Gobierno del Estado • Se evaluarán los mecanismos, financiamientos y aspectos técnicos sobre la conservación y mantenimiento de estas vialidades. 		
		Responsable	SCT, SUMA, DSPTE, Municipios	Responsable	
		Costo	N.E.	Costo	
		Tiempo de Implementación	Jul'03 – Dic'04	Tiempo de Implementación	

Mesa:		D) Servicio de Transporte e Infraestructura Vial				
Problemática Genérica:		3 Creciente Siniestralidad				
Variables asociadas		Alternativas de solución				
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo		
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	
D.3.1	Precaria educación vial	1.1) Elaboración e implementación de programas de educación vial a operadores del transporte público, usuarios, conductores y sociedad en general		<ul style="list-style-type: none"> • Los coordinarán las Dependencias de los tres niveles de Gobierno, estableciendo medios, metodologías, estrategias y acciones específicas • Participarán las organizaciones de transportistas • Los programas deben ser permanentes. • El costo será cubierto por las asignaciones a estos programas especiales, dentro del presupuesto de las Dependencias involucradas. 		
		Responsable	DSPTE, SEE, SOCP, Municipios		Responsable	
		Costo	N.E.		Costo	
		Tiempo de Implementación	Oct'03 – Dic'04		Tiempo de Implementación	
D.3.2	Altos volúmenes de tránsito	YA PLANTEADA EN RED VIAL CON BAJOS NIVELES DE SERVICIO				
		Responsable		Responsable		
		Costo		Costo		
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación		

Variables asociadas		Alternativas de solución							
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo					
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos				
D.3.3	Carencia de infraestructura adecuada para la seguridad peatonal	<p>1.I) Colocación y adecuación de señalamiento vial.</p> <p>Estudio para ubicación de puentes peatonales, sobre vialidades primarias en donde es característico el cruce de peatones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dependencias del Gobierno Estatal • Tomará en cuenta los datos y registros sobre accidentes en la DSPTTE. • La opinión de operadores del transporte público y ciudadanos, será importante. • El costo de los estudios técnicos y los proyectos como en el caso de la infraestructura vial, no puede especificarse pues depende del tipo de obra. 	<p>1.M) Elaboración de proyectos de puentes peatonales y otras infraestructuras para la seguridad peatonal para su consideración en los programas de obra en los ejercicios fiscales estatales y municipales</p> <p>Fortalecimiento de los programas de conservación de infraestructura existente</p> <p>Elaborar proyectos para más y mejor iluminación principalmente en arterias de alto flujo vehicular y tránsito de peatones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lo realizará personal especializado de las Dependencias de los tres niveles de Gobierno y en algunos casos empresas privadas, mediante los procesos de licitación correspondientes • Se apegará a la legislación y reglamentación concerniente al tipo de obra en proyecto y en coordinación con otras dependencias u organismos • Incluirá justificación, propuesta, cronograma, metas y todo el soporte social, técnico y económico pertinente. • El costo de los estudios técnicos y los proyectos es equivalente al caso de la infraestructura vial. El costo de la construcción de la obra no puede especificarse pues depende del tipo de obra. 				
						Responsable	SCOP-SUMA- Municipios	Responsable	SCOP, SUMA, Municipios, CFE
						Costo	N.E.	Costo	N.E.
						Tiempo de Implementación	Junio'03 – Dic'04	Tiempo de Implementación	Ene'04 – Dic'05

Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.3.4	Insuficiente vigilancia y control del tránsito	YA PLANTEADA EN RED VIAL CON BAJOS NIVELES DE SERVICIO			
		Responsable		Responsable	
		Costo		Costo	
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	

Mesa: **D) Servicio de Transporte e Infraestructura Vial**

Problemática Genérica: **4 Contaminación creciente por fuentes móviles**

Variables asociadas		Alternativas de solución			
Clave		Inmediatas		De Mediano y Largo Plazo	
		ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos	ACCIÓN	Términos de Referencia Básicos
D.4.1	Obsolescencia de vehículos de transporte público y privado	YA PLANTEADA EN SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TÉCNICAMENTE DEFICIENTE			
		Responsable		Responsable	
		Costo		Costo	
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	
D.4.2	Explosión de la flota vehicular general	YA PLANTEADA EN RED VIAL CON BAJOS NIVELES DE SERVICIO			
		Responsable		Responsable	
		Costo		Costo	
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	
D.4.3	Insuficiencia de la red vial y de los sistemas de regulación de tránsito	YA PLANTEADA EN RED VIAL CON BAJOS NIVELES DE SERVICIO			
		Responsable		Responsable	
		Costo		Costo	
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	
D.4.4	Inobservancia de la normatividad	YA PLANTEADA EN LA MESA DE MARCO JURÍDICO			
		Responsable		Responsable	
		Costo		Costo	
		Tiempo de Implementación		Tiempo de Implementación	

Anexo No. 3

Calendario y agendas de las reuniones de trabajo entre concesionarios y autoridades gubernamentales

MESAS TEMÁTICAS Y CALENDARIO DE REUNIONES DE TRABAJO PRIMERA ETAPA

29 de octubre 2002, Reunión General de Integración de Mesas e Inicio de los Trabajos

MESA	NUMERO PROGRESIVO DE REUNIONES (Mes, día y hora)																											
	OCT	NOVIEMBRE													DICIEMBRE							ENERO						
	30	1	4	6	8	11	13	15	18	22	25	27	29	2	4	6	9	11	13	16	18	20	3	6	8	10	13	31
1 Organización Institucional	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)		(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)		(17-19)	(17-19)	(17-19)		(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)		(9-11)
2 Marco Jurídico	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)		(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)		(9-11)	(9-11)	(9-11)		(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)		(17-19)
3 Empresas de Transporte	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)		(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)		(9-11)	(9-11)	(9-11)		(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)		(17-19)
4 Servicio de Transporte e Infraestructura	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	(13-15)	(13-15)	(13-15)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)		(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)		(17-19)	(17-19)	(17-19)		(17-19)	(17-19)	(17-19)	(17-19)	(9-11)	(9-11)	(9-11)	(9-11)		(9-11)

Una Conferencia de 9 a 11 hrs y otra de 17 a 19 hrs
Conferencia de 9 a 11 hrs
Socialización de Diagnósticos de 17 a 19 hrs
Presentación de Conclusiones de 17 a 19 hrs.

AGENDA DE LAS REUNIONES DE TRABAJO

MESA: ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

Reunión No.	A g e n d a
1	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Distribución de documentos de trabajo: Plan Maestro, Calendario y Agenda de Reuniones ◆ Presentación de participantes y elaboración de directorio interno ◆ Dinámica básica de las mesas: el Coordinador, el Secretario, la duración, el sitio, el uso de la palabra..... ◆ Definición del universo institucional del Sector Transporte: SUMA, COCOTRA, Dirección de Transportes, DSPT, SCOP,..... ◆ Asignación de compromisos para representantes institucionales de recabar la información de sus Dependencias en materia de transporte público relativa a: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Estructura orgánica ❖ Áreas de competencia (funciones) ❖ Procedimientos ❖ Número y perfil del personal ❖ Recursos financieros, materiales e instalaciones ❖ Capacitación
2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Recepción e integración de información documental de la Organización Institucional de las Dependencias, reproducción y distribución entre los miembros de las mesas. ◆ Análisis progresivo de la información, individual y colectivamente
10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conferencia de la Tesorería General del Estado y Banobras: <ul style="list-style-type: none"> ❖ "Esquemas de Financiamiento en el Transporte Público Urbano".
11, 12	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Elaboración del diagnóstico
13	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Taller <ul style="list-style-type: none"> ❖ "La Organización Institucional sobre experiencias empresariales de los Transportistas de León, Guanajuato"
14, 15	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Diagnóstico final
16	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Socialización de Diagnósticos de las 4 Mesas; Presentación de Resúmenes
17, 18, 19	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Formulación de propuestas específicas de cambio de corto plazo ◆ Formulación de los términos de referencia de estudios y proyectos específicos a realizarse en etapas posteriores. ◆ Formulación del programa de acciones de mediano y largo plazo
20	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conclusión de propuestas: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Específicas de cambio de corto plazo ❖ Estudios y proyectos específicos ❖ Programa de acciones de mediano y largo plazo
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Presentación de conclusiones de las 4 Mesas
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Integración de resultados de las 4 Mesas (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Gestión de las Propuestas de Corto Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Acciones de Mediano y Largo Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Proyectos y Estudios Específicos (Por parte de la Coordinación Operativa)
22	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entrega del Programa de Acciones y Proyectos del Plan Maestro de Modernización del Transporte Público Estatal.

AGENDA DE LAS REUNIONES DE TRABAJO

MESA: MARCO JURÍDICO

Reunión No.	A g e n d a
1	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Distribución de documentos de trabajo: Plan Maestro, Calendario y Agenda de Reuniones ◆ Presentación de participantes y elaboración de directorio interno ◆ Dinámica básica de las mesas: el Coordinador, el Secretario, la duración, el sitio, el uso de la palabra..... ◆ Definición del marco jurídico en materia de Transporte Público <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ley de Comunicaciones y Transportes y su Reglamento ❖ Legislación Fiscal ❖ Legislación Laboral ❖ Legislación Ambiental ❖ Ley Estatal de Tránsito y Vialidad ❖ Estándares y Normas Técnicas Básicas en el Transporte Público
2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Recepción e integración del Marco Jurídico. ◆ Análisis progresivo de la información, individual y colectivamente
10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conferencia de la Tesorería General del Estado y Banobras: <ul style="list-style-type: none"> ❖ "Esquemas de Financiamiento en el Transporte Público Urbano"
11, 12	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Elaboración del diagnóstico
13	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Taller <ul style="list-style-type: none"> ❖ "La Organización Institucional sobre experiencias empresariales de los Transportistas de León, Guanajuato"
14, 15	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Diagnóstico final
16	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Socialización de Diagnósticos de las 4 Mesas: Presentación de resúmenes
17, 18, 19	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Formulación de propuestas específicas de cambio de corto plazo ◆ Formulación de los términos de referencia de estudios y proyectos específicos a realizarse en etapas posteriores. ◆ Formulación del programa de acciones de mediano y largo plazo
20	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conclusión de propuestas <ul style="list-style-type: none"> ❖ Específicas de cambio de corto plazo ❖ Estudios y proyectos específicos ❖ Programa de acciones de mediano y largo plazo
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Presentación de conclusiones de las 4 Mesas
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Integración de resultados de las 4 Mesas (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Gestión de las Propuestas de Corto Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Acciones de Mediano y Largo Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Proyectos y Estudios Específicos (Por parte de la Coordinación Operativa)
22	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entrega del Programa de Acciones y Proyectos del Plan Maestro de Modernización del Transporte Público Estatal.

AGENDA DE LAS REUNIONES DE TRABAJO

MESA: EMPRESAS DE TRANSPORTE

Reunión No.	A g e n d a
1	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Distribución de documentos de trabajo: Plan Maestro, Calendario y Agenda de Reuniones ◆ Presentación de participantes y elaboración de directorio interno ◆ Dinámica básica de las mesas: el Coordinador, el Secretario, la duración, el sitio, el uso de la palabra..... ◆ Formulación del padrón de Empresas o Agrupaciones Transportistas concesionarias y/o permisionarias ◆ Integración de información de las empresas de transporte sobre: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Número y talla de organizaciones o empresas integrantes (Concesionarios y/o permisionarios, unidades, operadores, despachadores) ❖ Esquemas de organización predominantes ❖ Distribución territorial (por Municipio) ❖ Esquemas de financiamiento ❖ Recursos e instalaciones y equipamiento ❖ Capacitación en el gremio ❖ Procedimientos en uso para estimación de costos del servicio
2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Recepción e integración de información documental de las empresas de transporte, reproducción y distribución entre los miembros de la mesa. ◆ Análisis progresivo de la información, individual y colectivamente
10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conferencia de la Tesorería General del Estado y Banobras: <ul style="list-style-type: none"> ❖ "Esquemas de Financiamiento en el Transporte Público Urbano"
11, 12	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Elaboración del diagnóstico
13	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Taller <ul style="list-style-type: none"> ❖ "La Organización Institucional sobre experiencias empresariales de los Transportistas de León, Guanajuato"
14, 15	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Diagnóstico final
16	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Socialización de los avances de las 4 Mesas: Presentación de resúmenes
17, 18, 19	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Formulación de propuestas específicas de cambio de corto plazo ◆ Formulación de los términos de referencia de estudios y proyectos específicos a realizarse en etapas posteriores. ◆ Formulación del programa de acciones de mediano y largo plazo
20	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conclusión de propuestas: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Específicas de cambio de corto plazo ❖ Estudios y proyectos específicos ❖ Programa de acciones de mediano y largo plazo
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Presentación de conclusiones de las 4 Mesas
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Integración de resultados de las 4 Mesas (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Gestión de las Propuestas de Corto Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Acciones de Mediano y Largo Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Proyectos y Estudios Específicos (Por parte de la Coordinación Operativa)
22	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entrega del Programa de Acciones y Proyectos del Plan Maestro de Modernización del Transporte Público Estatal.

AGENDA DE LAS REUNIONES DE TRABAJO

MESA: SERVICIO DE TRANSPORTE, INFRAESTRUCTURA VIAL

Reunión No.	A g e n d a
1	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Distribución de documentos de trabajo: Plan Maestro, Calendario y Agenda de Reuniones ◆ Presentación de participantes y elaboración de directorio interno ◆ Dinámica básica de las mesas: el Coordinador, el Secretario, la duración, el sitio, el uso de la palabra..... ◆ Definición del universo de centros de población sujetos de evaluación técnica ◆ Integración de información documental de dichos centros sobre: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Planes de Desarrollo Urbano ❖ Cartografía INEGI y datos socioeconómicos ❖ Estudios específicos realizados que abarquen alguno de los componentes vialidad, tránsito, transporte ❖ Características del servicio del transporte público
2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Recepción e integración de información documental del servicio e infraestructura, reproducción y distribución entre los miembros de la mesa. ◆ Análisis progresivo de la información, individual y colectivamente
10	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conferencia de la Tesorería General del Estado y Banobras: <ul style="list-style-type: none"> ❖ "Esquemas de Financiamiento en el Transporte Público Urbano"
11, 12	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Elaboración del diagnóstico
13	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Taller <ul style="list-style-type: none"> ❖ "La Organización Institucional sobre experiencias empresariales de los Transportistas de León, Guanajuato"
14, 15	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Análisis de la información ◆ Diagnóstico final
16	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Socialización de los avances de las 4 Mesas: Presentación de resúmenes
17, 18, 19	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Formulación de propuestas específicas de cambio de corto plazo ◆ Formulación de los términos de referencia de estudios y proyectos específicos a realizarse en etapas posteriores. ◆ Formulación del programa de acciones de mediano y largo plazo
20	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Conclusión de propuestas: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Específicas de cambio de corto plazo ❖ Estudios y proyectos específicos ❖ Programa de acciones de mediano y largo plazo
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Presentación de conclusiones de las 4 Mesas
	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Integración de resultados de las 4 Mesas (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Gestión de las Propuestas de Corto Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Acciones de Mediano y Largo Plazo (Por parte de la Coordinación Operativa) ◆ Formulación del Programa de Proyectos y Estudios Específicos (Por parte de la Coordinación Operativa)
22	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entrega del Programa de Acciones y Proyectos del Plan Maestro de Modernización del Transporte Público Estatal.

Anexo No. 4

Acuerdo que establece el Programa de Verificación Vehicular para el año 2005



P E R I O D I C O O F I C I A L
DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO
DE MICHOACAN DE OCAMPO
FUNDADO EN 1867

Las leyes y demás disposiciones son de observancia obligatoria por el sólo hecho de publicarse en este periódico. Registrado como artículo de 2a clase el 28 de noviembre de 1921

Director: Arturo Hernández Tovar

Pino Suárez # 154, Centro Histórico, C.P. 58000

TERCERA SECCION

Tels. y Fax: 3-12-32-28, 3-17-06-84

TOMO CXXXIV

Morelia, Mich., Viernes 17 de Septiembre del 2004

NUM. 45

PODER EJECUTIVO DEL ESTADO

**ACUERDO QUE ESTABLECE EL PROGRAMA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR
DEL ESTADO DE MICHOACÁN PARA EL AÑO 2005**

LÁZARO CÁRDENAS BATEL, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, en ejercicio de la facultad que al Ejecutivo a mi cargo le confieren los artículos 60 fracción XXII, 62, 65 y 66 de la Constitución Política del Estado de Michoacán de Ocampo; 2º, 3º, 4º, 9º, 11, 13 y 16 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo; 1º, 2º, 3º fracciones I y II, 6º fracción I, 7º fracciones I, II y VIII, 8º fracciones I y III inciso c), 9º fracciones III y IX, 38, 155 fracciones I, III, V, VI, VII, VIII y IX de la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado; así como los artículos 1º, 2º, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 226, 227, 228, 229 y 230 del Reglamento de la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado; y,

CONSIDERANDO

Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 4º, que toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar. En ese tenor, la presente administración ha asumido la responsabilidad de establecer mecanismos administrativos preventivos dentro de la política de protección al ambiente y preservación del equilibrio ecológico.

Que el crecimiento del parque vehicular registrado en el

Estado, ha significado un incremento del doble en el número de vehículos automotores en los últimos diez años, lo que ha intensificado la cantidad de emisiones contaminantes a la atmósfera.

Que el Ejecutivo a mi cargo, a través de las instancias competentes ha realizado diversos diagnósticos relativos a la calidad del aire, en tales condiciones consideramos necesario preservar dichos niveles de calidad, evitando la contaminación atmosférica con medidas concretas de prevención en materia de medición y control de las emisiones que afectan la calidad del aire en el Estado.

Que existen Normas Oficiales Mexicanas aplicables en materia de emisiones a la atmósfera, donde se establecen los niveles máximos permisibles para vehículos automotores que utilizan como combustibles, gasolina, gas natural, gas L.P., diesel u otros alternos, así como los procedimientos de medición correspondientes, mismos que se observan de manera precisa en el contenido del presente Programa.

Que es interés del Estado prevenir y controlar todo agente contaminante que pueda causar daños a la naturaleza, a la salud de las personas, buscando siempre el mejoramiento de la calidad del aire y de las condiciones ambientales de la Entidad.

Que con el objeto de garantizar mejores condiciones de vida para los habitantes del Estado, el Programa de Verificación Vehicular establece normas de carácter

preventivo y correctivo para preservar la calidad del aire con que actualmente cuenta el Estado.

Por lo expuesto, he tenido a bien emitir el siguiente:

**ACUERDO QUE ESTABLECE EL PROGRAMA DE
VERIFICACIÓN VEHICULAR DEL ESTADO DE
MICHOCÁN PARA EL AÑO 2005**

**CAPÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1º.- El presente Programa es de orden público e interés social y tiene por objeto establecer el calendario y los lineamientos conforme a los cuales se realizará la verificación obligatoria de emisiones de gases en general, humos y partículas contaminantes de los vehículos automotores registrados en el Estado de Michoacán, en los centros de verificación vehicular autorizados por la Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente.

Artículo 2º.- Para los efectos del presente Programa se entenderá por:

- I **Calendario:** El Calendario de Verificación Vehicular;
- II **Centro:** Los establecimientos autorizados por la Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente para realizar el servicio de verificación vehicular;
- III **Certificado:** Los Certificados de Verificación Vehicular;
- IV **Constancia:** Las Constancias de Rechazo, mediante las cuales se hace constar que el vehículo automotor no cumple con los límites permisibles de emisiones contaminantes;
- V **Estado:** El Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo;
- VI **Holograma:** La calcomanía holográfica indicativa de la verificación vehicular aprobatoria;
- VII **Homologación:** El proceso de evaluación que realiza la Secretaría a los equipos de verificación propuestos. para garantizar el cumplimiento de los

requerimientos técnicos necesarios para la realización del servicio de verificación:

- VIII **Ley:** La Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado;
- IX **MTVA:** El Manual Técnico de Verificación Automotriz del Instituto Nacional de Ecología;
- X **Permiso:** El acto administrativo por medio del cual se autoriza el establecimiento de un Centro de Verificación Vehicular;
- XI **Programa:** El Programa de Verificación Vehicular del Estado de Michoacán de Ocampo para el año 2005;
- XII **Reglamento:** El Reglamento de la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado;
- XIII **Secretaría:** La Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente;
- XIV **Usuario:** El propietario o persona que designe el propietario para presentar el Vehículo a la Verificación;
- XV **Vehículo:** La unidad automotora para transporte de particulares o de servicio para transporte de terceros y/o transporte de carga;
- XVI **Vehículo de colección:** Aquellos que cuentan con la placa de "autonóvil antiguo" correspondiente. expedida por las dependencias autorizadas del Gobierno del Estado de Michoacán;
- XVII **Vehículo de uso múltiple o utilitario:** El vehículo automotor diseñado para el transporte de personas y/o productos, con o sin chasis o con equipo especial para operar ocasionalmente fuera del camino. Para efectos de prueba se clasificarán como camiones ligeros; y,
- XVIII **Verificación:** La medición de las emisiones contaminantes a la atmósfera, provenientes de vehículos automotores.

CAPÍTULO SEGUNDO**DE LOS VEHÍCULOS SUJETOS A VERIFICACIÓN**

Artículo 3º.- Los propietarios o legales poseedores de vehículos, registrados en el Estado, modelos 2003 y anteriores, están obligados a realizar la verificación en cualquiera de los centros instalados en el Estado y autorizados por la Secretaría.

Artículo 4º.- Quedan exentos de la verificación correspondiente de los dos semestres del año 2005:

- I Los vehículos modelos 2004 y 2005, cuyos límites de emisiones hayan sido verificados por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, mediante pruebas de laboratorio con los procedimientos y el equipo previstos en la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-1999;
- II Las motocicletas;
- III Los vehículos de colección; y,
- IV Los vehículos accidentados que lo acrediten ante la Secretaría, con los documentos expedidos por la autoridad competente.

En el caso de la fracción IV del presente artículo, la Secretaría expedirá constancia oficial de exención de la verificación por el semestre correspondiente.

Artículo 5º.- La verificación realizada en otras entidades federativas en el año 2005, no será válida para los vehículos registrados en el Estado.

Artículo 6º.- Los propietarios de vehículos usados que se registren en el Estado, deberán realizar la verificación, dentro de los treinta días siguientes a la fecha de registro de la unidad y el certificado que se obtenga corresponderá al semestre en que se realice.

Artículo 7º.- Los vehículos adjudicados por remate judicial o licitación, deberán aprobar la verificación dentro del plazo de treinta días naturales posteriores a la fecha de adjudicación, debiendo presentar la tarjeta de circulación a nombre del adjudicado, así como la copia de la factura y documentos que prueben el remate correspondiente.

Artículo 8º.- Los propietarios o legales poseedores de vehículos registrados en el Estado, que cambien de placas cuando el mes de la verificación de las placas que se dan de baja no ha iniciado o se está llevando a cabo y aún no haya verificado, observarán las siguientes reglas:

- I Si se asignan placas con terminación tal que su mes de verificación haya fenecido o se encuentra transcurriendo, deberá aprobar la verificación dentro de los treinta días naturales siguientes a la asignación de las placas, debiendo presentar la documentación oficial comprobatoria; y,
- II Si las placas asignadas corresponden a un mes de verificación que no ha iniciado, el vehículo se verificará dentro del mes que le corresponda.

Artículo 9º.- Si el mes de verificación de las placas que se dan de baja se está llevando a cabo y el vehículo ya verificó, deberá realizar la siguiente verificación en el semestre inmediato posterior.

Artículo 10.- Si el mes de verificación de las placas que se dan de baja ha concluido y se obtuvo el certificado y el holograma correspondiente, el vehículo deberá verificar en el semestre próximo inmediato, de acuerdo a la terminación de la nueva placa asignada. En caso contrario deberá cubrir la multa respectiva.

Artículo 11.- Podrán ser verificados en forma voluntaria los vehículos registrados en otras entidades federativas, los provenientes del extranjero que se encuentren de paso en el Estado, y los vehículos de colección, y no podrán ser detenidos ni sancionados por personal de la Secretaría de Seguridad Pública.

Artículo 12.- La verificación voluntaria podrá realizarse en los centros, previo pago del servicio, en cualquier momento, independientemente del calendario establecido en el presente Programa.

Artículo 13.- Los vehículos de transporte público de pasajeros con número de placa ya asignada pero que no cuenten con las placas metálicas, o que únicamente cuenten con trámite de sustitución ante la Tesorería General, deberán realizar la verificación vehicular de acuerdo al último dígito del número de la placa asignada.

CAPÍTULO TERCERO

DEL CALENDARIO Y LA TARIFA DE VERIFICACIÓN

Artículo 14.- La verificación deberá realizarse conforme al último dígito de las placas de circulación del vehículo en los siguientes términos:

- I. Para el primer semestre del año 2005, los vehículos deberán verificar en los siguientes meses de acuerdo al último dígito de su placa de circulación:

Último dígito de la placa de circulación	Mes en que deberá verificar
Vehículos Oficiales (todos)	Enero
1 y 2	Febrero
3 y 4	Marzo
5 y 6	Abril
7 y 8	Mayo
9 y 0	Junio

- II. Para el segundo semestre del año 2005, los vehículos deberán verificar en los siguientes meses de acuerdo al último dígito de su placa de circulación:

Último dígito de la placa de circulación	Mes en que deberá verificar
Vehículos Oficiales (todos)	Julio
1 y 2	Agosto
3 y 4	Septiembre
5 y 6	Octubre
7 y 8	Noviembre
9 y 0	Diciembre

Artículo 15.- El costo por el servicio de verificación que presten los centros en el Estado, será de tres salarios mínimos, si verifica en el mes que le corresponde y se pagará en el propio Centro.

La tarifa y sus modificaciones deberán indicarse de manera destacada y a la vista del público en todos los centros.

Artículo 16.- Si la verificación es extemporánea, además del costo señalado en la fracción anterior, deberá pagar la multa establecida en el presente Programa, en cualquier oficina recaudadora de la Tesorería General.

Artículo 17.- En los casos de vehículos que no aprueben la verificación, el centro notificará al usuario mediante una constancia los puntos de incumplimiento detectados, contando éste con un plazo de quince días hábiles para corregir los desperfectos señalados y someter al vehículo a una segunda verificación en el mismo Centro, sin costo adicional.

Artículo 18.- Si el resultado de la segunda verificación nuevamente no es aprobatorio y el vehículo es presentado una tercera vez a verificar, ésta tendrá el costo de la tarifa establecida en el artículo 15 del presente Programa, de tal manera que los intentos de verificación pares serán gratuitos, mientras que los intentos nones se realizarán previo pago del importe de la tarifa por el servicio de verificación.

Artículo 19.- Toda verificación causará el pago de la tarifa respectiva, independientemente del resultado de medición de gases contaminantes o inspección visual de humo, excepto las verificaciones pares contempladas en el artículo anterior.

CAPÍTULO CUARTO

DE LAS NORMAS OFICIALES MEXICANAS EN MATERIA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR

Artículo 20.- La verificación vehicular deberá efectuarse de conformidad con lo previsto en las siguientes Normas Oficiales Mexicanas:

- I. NOM-041-SEMARNAT-1999, relativa a los límites máximos permisibles de emisiones de gases contaminantes para vehículos que usan gasolina como combustible;
- II. NOM-042-SEMARNAT-1999, relativa a los vehículos nuevos que pueden quedar exentos de la verificación vehicular.
- III. NOM-045-SEMARNAT-1996, relativa a los niveles máximos permisibles de opacidad del humo proveniente del escape de vehículos automotores que usan diesel o mezclas que incluyen diesel como combustible;
- IV. NOM-047-SEMARNAT-1999, relativa al procedimiento de medición para la verificación de

los niveles de emisión de contaminantes, provenientes de los vehículos que usan gasolina, gas L.P., gas natural u otros combustibles alternos:

- V NOM-050-SEMARNAT-1993, relativa a los niveles máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos que usan gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos; y,
- VI NOM-077-SEMARNAT-1995, relativa al procedimiento de medición para la verificación de los niveles de emisión de la opacidad del humo proveniente del escape de los vehículos automotores en circulación que usan diesel como combustible.

SECCIÓN I

DE LOS LÍMITES Y NIVELES MÁXIMOS PERMISIBLES DE EMISIONES CONTAMINANTES

Artículo 21.- Los vehículos de uso particular y vehículos para transporte de hasta diez personas que usen gasolina como combustible, para obtener el certificado, deberán estar dentro de los siguientes límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes:

- I. Los vehículos año modelo 1986 y anteriores que no rebasen 500 ppm de hidrocarburos, 4% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;
- II. Los vehículos año modelo 1987 a 1993 que no rebasen 400 ppm de hidrocarburos, 3% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono; y,
- III. Los vehículos año modelo 1994 y posteriores que no rebasen 200 ppm de hidrocarburos, 2% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono.

En este caso, los vehículos de cualquier año modelo que cuenten con bomba de aire como equipo original, tienen un límite máximo en oxígeno de 15% de volumen.

Artículo 22.- Los vehículos de uso múltiple o utilitario, destinados para el transporte de personas y/o productos, cuyo diseño permite el transporte de más de diez personas, que usen gasolina como combustible para obtener el certificado, deberán estar dentro de los siguientes límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes:

- I. Los vehículos año modelo 1985 y anteriores que no rebasen 600 ppm de hidrocarburos, 5% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;
- II. Los vehículos año modelo 1986 a 1991 que no rebasen 500 ppm de hidrocarburos, 4% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;
- III. Los vehículos año modelo 1992 y 1993 que no rebasen 400 ppm de hidrocarburos, 3% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono; y,
- IV. Los vehículos año modelo 1994 y posteriores que no rebasen 200 ppm de hidrocarburos, 2% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono.

En este caso, los vehículos de cualquier año modelo que cuenten con bomba de aire como equipo original, tienen un límite máximo en oxígeno de 15% de volumen.

Artículo 23.- Los vehículos de uso particular y para transporte de hasta diez personas que usen gas L.P. o gas natural como combustible, para obtener el certificado, deberán estar dentro de los siguientes límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes:

- I. Los vehículos año modelo 1979 y anteriores que no rebasen 700 ppm de hidrocarburos, 6% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;
- II. Los vehículos año modelo 1980 a 1986 que no

rebasen 500 ppm de hidrocarburos, 4% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;

- III. Los vehículos año modelo 1987 a 1993 que no rebasen 400 ppm de hidrocarburos, 3% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono; y,
- IV. Los vehículos año modelo 1994 y posteriores que no rebasen 200 ppm de hidrocarburos, 2% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono.

Artículo 24.- Los vehículos de uso múltiple o utilitario, destinados para el transporte de personas y/o productos, cuyo diseño permite el transporte de más de diez personas, que usen gas L.P. o gas natural como combustible, para obtener el certificado, deberán estar dentro de los siguientes límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes:

- I. Los vehículos año modelo 1979 y anteriores que no rebasen 700 ppm de hidrocarburos, 6% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;
- II. Los vehículos año modelo 1980 a 1985 que no rebasen 600 ppm de hidrocarburos, 5% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;
- III. Los vehículos año modelo 1986 a 1991 que no rebasen 500 ppm de hidrocarburos, 4% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono;
- IV. Los vehículos año modelo 1992 y 1993 que no rebasen 400 ppm de hidrocarburos, 3% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono; y,

- V. Los vehículos año modelo 1994 y posteriores que no rebasen 200 ppm de hidrocarburos, 2% en volumen de monóxido de carbono, 6% en volumen de oxígeno y una dilución entre el 7 y el 18% en volumen de monóxido y bióxido de carbono.

Artículo 25.- Los vehículos que usan diesel o mezclas que incluyan diesel como combustible para obtener el certificado, deberán estar dentro de los siguientes niveles máximos permisibles de opacidad de humo proveniente del escape, si su peso bruto vehicular (peso máximo del vehículo especificado por el fabricante, consistente en el peso nominal sumado al de su máxima capacidad de carga, con el tanque de combustible lleno a su capacidad nominal) es de hasta 2,727 kg:

- I. Los vehículos año modelo 1995 y anteriores, tienen un límite máximo de 1.99 en coeficiente de absorción de luz (m^{-1}) ó 57.61% de opacidad; y,
- II. Los vehículos año modelo 1996 y posteriores, tienen un límite máximo de 1.07 en coeficiente de absorción de luz (m^{-1}) ó 37.04% de opacidad.

Artículo 26.- Los vehículos que usan diesel o mezclas que incluyan diesel como combustible para obtener el certificado, deberán estar dentro de los siguientes niveles máximos permisibles de opacidad de humo proveniente del escape, si su peso bruto vehicular (peso máximo del vehículo especificado por el fabricante, consistente en el peso nominal sumado al de su máxima capacidad de carga, con el tanque de combustible lleno a su capacidad nominal) es superior a los 2,727 kg:

- I. Los vehículos año modelo 1990 y anteriores, tienen un límite máximo de 1.99 en coeficiente de absorción de luz (m^{-1}) ó 57.61% de opacidad; y,
- II. Los vehículos año modelo 1991 y posteriores, tienen un límite máximo de 1.27 en coeficiente de absorción de luz (m^{-1}) ó 42.25% de opacidad.

SECCIÓN II

DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA REALIZAR LA PRUEBA ESTÁTICA DE MEDICIÓN

Artículo 27.- El método de prueba estática es un procedimiento de medición de las emisiones de los gases

de hidrocarburos, monóxido de carbono, bióxido de carbono y oxígeno a la salida del escape de los vehículos en circulación equipados con motores que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos.

El método de prueba estática constará de las tres etapas siguientes:

I. Prueba de revisión visual del humo:

Se debe conectar el tacómetro del equipo de medición al sistema de ignición del motor del vehículo y efectuar una aceleración a $2,500 \pm 250$ revoluciones por minuto, manteniendo ésta durante un mínimo de 30 segundos. Si se observa emisión de humo negro o azul y éste se presenta de manera constante por más de 10 segundos, no se debe continuar con el procedimiento de medición y deberán tener por rebasados los límites máximos permisibles establecidos en la Norma Oficial Mexicana correspondiente. Esta prueba no debe durar más de un minuto.

La emisión de humo azul es indicativa de la presencia de aceite en el sistema de combustión y la emisión de humo negro es indicativa de exceso de combustible no quemado, y por lo tanto cualquiera de las dos indican altos niveles de emisión de hidrocarburos entre otros contaminantes;

II. Prueba de marcha en cruceo:

Se debe introducir la sonda de medición al tubo de escape de acuerdo con las especificaciones del fabricante del propio equipo, asegurándose de que ésta se encuentre perfectamente fija. Se procede a acelerar el motor del vehículo hasta alcanzar una velocidad de $2,500 \pm 250$ revoluciones por minuto, manteniendo ésta durante un mínimo de 30 segundos. Después de 25 segundos consecutivos bajo estas condiciones de operación, el equipo de medición debe determinar las lecturas promedio durante los siguientes 5 segundos y registrar estos valores. Esta prueba no debe durar más de un minuto; y,

III. Prueba de marcha lenta en vacío:

Se procede a desacelerar el motor del vehículo a la velocidad de marcha en vacío especificada por su fabricante que no será mayor a 1100 revoluciones por minuto, manteniendo ésta durante un mínimo de 30 segundos. Después de 25 segundos consecutivos bajo estas condiciones de operación, el equipo de medición debe determinar las lecturas promedio durante los siguientes 5 segundos y registrar estos valores. Esta prueba no debe durar más de un minuto.

Se considera que un vehículo pasa la prueba cuando ninguno de los valores registrados en las lecturas de las pruebas en marcha lenta en vacío y en marcha en cruceo, rebasan los niveles máximos permisibles previstos en la Norma Oficial Mexicana respectiva.

En el caso de que un vehículo cuente con doble sistema de escape, la medición debe efectuarse en cada uno de ellos, considerando como valor de emisión de cada uno de los contaminantes, el promedio de lecturas registradas en cada sistema de escape.

Artículo 28. - El procedimiento de medición de humo a la salida del escape de los vehículos en circulación que usan diesel como combustible, será el siguiente:

I. Con el motor operando en marcha lenta y sin carga, se acciona el acelerador hasta obtener la intervención del gobernador en un lapso entre 2 y 3 segundos y cuando se obtenga ésta, se suelta el pedal del acelerador hasta que el motor regrese a la velocidad de ralentí y el opacímetro se estabilice en condiciones mínimas de lectura. No se tomarán en cuenta las lecturas del opacímetro mientras la velocidad del motor sea menor de las revoluciones por minuto de marcha lenta;

II. La operación descrita en el párrafo anterior deberá efectuarse seis veces como mínimo, verificando la calibración del opacímetro al concluir la serie. Se registrarán los valores máximos obtenidos en cada una de las aceleraciones sucesivas, hasta obtener cuatro valores consecutivos que se sitúen en una banda, cuyo intervalo sea igual a 0.25 m^{-1} (cero punto veinticinco metros a la menos uno) y no formen una secuencia decreciente. El coeficiente de absorción a registrar será el promedio aritmético de estas cuatro lecturas; y,

- III. Si el vehículo cuenta con múltiples salidas de los gases de escape, el coeficiente de absorción a registrar es el promedio aritmético de las lecturas obtenidas en cada salida. La prueba se considerará válida sólo cuando las lecturas extremas obtenidas difieran por no más de 0.15 m^{-1} (cero punto quince metros a la menos uno), si es mayor se tomará la lectura más alta.

CAPÍTULO QUINTO
DE LA UBICACIÓN DE LOS CENTROS

Artículo 29.- Los centros contarán con una línea de verificación y se distribuirán en las cabeceras municipales de la siguiente forma:

DISTRIBUCIÓN DE LÍNEAS DE VERIFICACIÓN POR MUNICIPIO	
MUNICIPIO	NÚMERO DE LÍNEAS
APATZINGÁN	4
ARIO DE ROSALES	1
COALCOMÁN	1
CUITZEO	1
HIDALGO	3
HUETAMO	1
JIQUILPAN -SAHUAYO	4
LA PIEDAD	3
LÁZARO CÁRDENAS	3
LOS REYES	2
MARAVATÍO	2
MORELIA	18
MÚGICA	1
PÁTZCUARO	2
PURUÁNDIRO	2
TACÁMBARO	1
URUAPAN	6
ZACAPU	2
ZAMORA	6
ZINAPÉCUARO	1
ZITÁCUARO	3

CAPÍTULO SEXTO
DEL SERVICIO DE VERIFICACIÓN

SECCIÓN I
DE LAS OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE
LOS VEHÍCULOS SUJETOS A VERIFICACIÓN

Artículo 30.- Los propietarios de los vehículos sujetos a verificación deberán presentar la unidad en condiciones legales de circulación, en buenas condiciones mecánicas, con el motor encendido a temperatura normal de operación y circulando por sí mismo, ante el personal del Centro.

Artículo 31.- Los documentos que deberá portar y mostrar el propietario, poseedor o conductor del vehículo son:

- I. Original de la tarjeta de circulación, en caso de que la tarjeta de circulación se haya extraviado, el usuario deberá presentar el acta de robo o extravío levantada ante el Ministerio Público, conteniendo los datos del propietario, domicilio, marca, modelo, uso, número de motor y número de serie de dicho vehículo;
- II. Certificado de verificación correspondiente al semestre próximo pasado, en caso de robo o extravío del certificado o de la constancia, el usuario deberá solicitar copia simple de los mismos al centro donde realizó la verificación. La emisión de esta copia no tendrá costo alguno;
- III. El comprobante de pago de la tarifa por concepto de verificación vehicular;
- IV. En caso de verificaciones no aprobatorias, cuando el vehículo se presenta por segunda ocasión a pasar la prueba dentro del periodo de quince días hábiles que lo exentan de un nuevo pago, se deberá entregar la constancia de rechazo y la tarjeta de circulación;
- V. En caso de verificaciones extemporáneas deberá entregar al Centro, además de la tarjeta de circulación, el comprobante del pago de la multa respectiva a los semestres que no hubiese verificado.

En el caso de la fracción II del presente artículo, entrará en vigor a partir del segundo semestre del año 2005.

El pago de la multa por verificación extemporánea deberá hacerse en cualquier oficina recaudadora de la Tesorería General.

SECCIÓN II

DELAS OBLIGACIONES DE LOS CENTROS

Artículo 32.- Los centros autorizados por la Secretaría, tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Proporcionar el certificado al propietario del vehículo que haya aprobado la verificación;
 - II. Colocar el holograma en un lugar visible del vehículo;
 - III. Proporcionar la constancia al propietario del vehículo que no haya aprobado la verificación e informarle que dispone de un plazo único de quince días hábiles para efectuar una segunda verificación sin costo, en el mismo Centro;
 - IV. Solicitar en su caso, el comprobante del pago de multa por verificación extemporánea de acuerdo a lo establecido en el calendario;
 - V. Brindar el mantenimiento preventivo a los equipos analizadores, de manera que se encuentren siempre en óptimas condiciones de uso;
 - VI. Mantener actualizadas las certificaciones de calibración de los equipos de verificación, de acuerdo a las disposiciones normativas aplicables;
 - VII. Permitir a la Secretaría el desahogo de visitas de inspección y el acceso a los equipos de verificación;
 - VIII. Transmitir en tiempo real, las bases de datos generadas por las verificaciones realizadas, así como las imágenes del proceso de verificación mediante una cámara de video, a través de una conexión virtual del servidor de comunicación del Centro a los servidores de la Secretaría;
 - IX. Proporcionar a la Secretaría, en el desarrollo de visitas de inspección, la información digital contenida en el equipo de verificación, así como cualquier otra información necesaria, relativa a la operación del Centro;
- X. Ser responsable del manejo de los certificados, hologramas y constancias de rechazo que le sean proporcionados por la Secretaría para prestar el servicio de verificación;
 - XI. Llevar una bitácora de mantenimiento del equipo analizador a efecto de dar el seguimiento diario de la operación e incidentes presentados en el Centro;
 - XII. Cumplir con las disposiciones que establece el Manual de Imagen para los centros que emita la Secretaría;
 - XIII. Elaborar y presentar a la Secretaría los informes mensuales escritos en donde se consigne el resultado y soporte documental de las verificaciones efectuadas, en los términos que establezca la Secretaría;
 - XIV. Instalar un buzón de quejas y sugerencias del servicio, así como el panel de avisos y todos aquellos señalamientos establecidos por la Secretaría;
 - XV. Impedir la permanencia dentro del Centro de cualquier persona que no esté debidamente autorizada por la Secretaría, a excepción de los propietarios o poseedores de los vehículos que se presentan a verificar;
 - XVI. Contar con el equipo y los sistemas para realizar la verificación mediante prueba estática, para medir y reportar en forma impresa las emisiones de hidrocarburos (HC), monóxido de carbono (CO), bióxido de carbono (CO₂) y oxígeno (O₂);
 - XVII. Efectuar los trabajos de verificación vehicular exclusivamente en sus instalaciones, solicitando al usuario:
 - a) La tarjeta de circulación correspondiente al vehículo que se verifica;
 - b) El certificado de verificación correspondiente al semestre próximo anterior; y,
 - c) En su caso, el comprobante de pago de la

multa a que se hubiera hecho acreedor.

Para el caso del inciso b) de la presente fracción, entrará en vigor a partir del segundo semestre del año 2005:

XVIII. Contar con facturas que cumplan con los requisitos fiscales correspondientes, que serán proporcionadas al usuario en el momento de recibir el pago por los servicios prestados;

XIX. Capturar en el equipo de cómputo del analizador de gases, la información contenida en los documentos solicitados en la fracción XVII de este artículo, asegurándose que éstos coincidan y que el vehículo porte las placas señaladas en la misma tarjeta de circulación;

XX. Prestar el servicio de verificación en un horario de las 08:00 hrs. a las 20:00 hrs. de lunes a sábado, el cual podrá ser modificado previa autorización de la Secretaría. Fuera del horario establecido no deberá permanecer vehículo alguno en las instalaciones de los centros, salvo los vehículos del personal que se encuentre laborando, mismos que sólo podrán permanecer en el área de estacionamiento.

XXI. Efectuar los trabajos de verificación exclusivamente por el personal técnico y con el equipo que previamente fue registrado ante la Secretaría;

XXII. Acatar en todo momento las Normas Oficiales Mexicanas vigentes, emitidas por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, en las que se establecen los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes y los procedimientos de verificación, las cuales les serán proporcionadas por la Secretaría;

XXIII. Dar aviso inndiato (sic) a la Secretaría, cuando los usuarios presenten documentos alterados o aparentemente falsificados, absteniéndose de verificar el vehículo de que se trate, pues de lo contrario, se harán acreedores a las sanciones que establezca el presente Programa;

XXIV. Respalidar la información generada por las verificaciones realizadas en los centros, en disco

duro del equipo de cómputo durante un mínimo de noventa días;

XXV. Respalidar toda la información generada durante el semestre en cualquier medio de almacenamiento electrónico por el término mínimo de dos años;

XXVI. Asegurarse de que los laboratorios de calibración, empresas de mantenimiento, proveedores de equipo, software y servicios para la operación de los centros les garanticen:

a) El suministro oportuno de equipos, programas de cómputo y servicios que cumplan con la normativa aplicable, proporcionando los manuales de operación correspondientes;

b) La acreditación ante las autoridades correspondientes; y,

c) Que los servicios de mantenimiento a los equipos instalados y la calibración se dé en óptimas condiciones;

XXVII. Dar aviso inmediato a la Secretaría cuando por razones de desperfectos en los equipos, mantenimiento u otras causas, dejen de prestar el servicio de verificación;

XXVIII. Realizar la certificación de la calibración de los equipos analizadores de gases y opacímetros, cada noventa días naturales en condiciones normales de operación por los laboratorios acreditados en base a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización:

XXIX. Realizar la certificación de la calibración de los equipos analizadores de gases y opacímetros, cada vez que los equipos de verificación sean sometidos a mantenimiento o reparación;

XXX. Presentar el certificado de calibración ante la Secretaría en el informe mensual que corresponda;

XXXI. Asegurarse de que la línea de verificación sea abastecida con gases de calibración para pruebas de concentraciones baja y media CAM 97 sin concentración de NO_x, gases que se abastecerán de proveedores autorizados conforme a lo

establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; y,

XXXII. Asegurarse de que la certificación de la calibración (verificación de la calidad de medición) de los analizadores de los equipos de verificación se realice conforme a los procedimientos establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas NOM-O47-SEMARNAT-1999 y NOM-O77-SEMARNAT-1995 y únicamente por los laboratorios acreditados en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Artículo 33.- Queda estrictamente prohibido realizar en el interior de los centros cualquier reparación mecánica a vehículo alguno.

Los vehículos que no aprueben la verificación, una vez que obtengan su respectiva constancia, deberán abandonar las instalaciones.

Artículo 34.- Ningún servicio de los denominados de «preverificación» se encuentra autorizado ni reconocido por la Secretaría. A los centros que ofrezcan y realicen servicios de «preverificación» se les revocará su permiso.

CAPÍTULO SÉPTIMO

DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL PERMISO DE INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS CENTROS

Artículo 35.- Los interesados en obtener el permiso para establecer centros, además de acatar las disposiciones que sobre el particular señala la Ley y su Reglamento, deberán satisfacer los requerimientos establecidos en el presente Programa.

SECCIÓN I

DE LA DOCUMENTACIÓN QUE SE DEBERÁ PRESENTAR AL SOLICITAR UN PERMISO PARA INSTALAR Y OPERAR UN CENTRO

Artículo 36.- La documentación deberá presentarse empastada o engargolada en dos carpetas, una en original y otra en copia, las cuales deberán contener lo siguiente:

1. Solicitud por escrito con el nombre y el domicilio del solicitante, número telefónico, de fax y en su caso, incluir dirección de correo electrónico;

II. Copia certificada del acta de nacimiento. El solicitante deberá ser de nacionalidad mexicana;

III. Copia de la identificación oficial;

IV. Copia certificada del Registro Federal de Contribuyentes del solicitante;

V. Carta compromiso de arrendamiento del inmueble o fotocopia certificada del título de propiedad si el solicitante es el legítimo propietario del mismo. En el supuesto de que el solicitante exhiba contratos de promesa de arrendamiento o de compraventa, la expedición del permiso para instalar centros, quedará condicionado a la presentación del contrato definitivo correspondiente;

VI. Plano con ubicación y superficie del terreno que incluya la propuesta de distribución arquitectónica para realizar el servicio de verificación y fotografías del inmueble;

VII. Carta compromiso señalando que en caso de ser otorgado el permiso para la instalación del Centro, se entregará copia de la licencia de funcionamiento u otros requerimientos que tengan establecidos las autoridades competentes del municipio en donde se pretende instalar el Centro;

VIII. Carta compromiso, señalando que en caso de ser otorgado el permiso para la instalación del Centro, se dispondrá del equipo de medición y de pruebas de verificación vehicular, en un término no mayor de treinta días, conforme a las características técnicas establecidas en el presente Programa, además del equipo para procesamiento de datos, así como de la infraestructura necesaria para la comunicación con el servidor de la Secretaría;

IX. Carta compromiso del depósito de fianza equivalente a tres mil veces el salario mínimo vigente en el Estado, en caso de ser autorizado el permiso; y,

X. Las personas morales deberán presentar además la siguiente documentación:

a) Copia certificada del acta constitutiva de la

sociedad y sus modificaciones, en donde conste el nombramiento del presidente del consejo de administración o administrador único. La actividad comercial deberá ser afín al servicio de verificación.

Tanto el acta constitutiva como sus modificaciones y poderes de sus representantes legales deberán estar inscritos en el Registro Público de la Propiedad y Comercio, en caso contrario se deberá anexar el documento que demuestre que fue recibido para trámite por dicha oficina:

- b) Copia certificada del poder notarial del representante legal de la empresa e identificación oficial del mismo;
- c) La copia certificada de la escritura pública en la que se acredite un capital social mínimo, íntegramente suscrito y pagado, sin derecho a retiro de cuando menos de \$500,000.00 (Quinientos mil pesos 00/100 M.N.);
- d) La cláusula de exclusión de extranjeros dentro de los estatutos de la sociedad;
- e) Estados financieros auditados de los dos últimos ejercicios fiscales, debidamente firmados por el contador público responsable, de conformidad con las leyes fiscales, para aquellas personas constituidas desde hace dos años o antes; y,
- f) Copia certificada de las declaraciones fiscales anuales, correspondientes a los dos últimos ejercicios.

La documentación enlistada en las fracciones anteriores y que deberá estar contenida en las carpetas, deberá presentarse en hojas foliadas de manera consecutiva y rubricadas por el solicitante, tratándose de personas morales deberá ser rubricada por el presidente del consejo de administración o administrador único.

La Secretaría no recibirá carpetas que incluyan hojas sueltas, hojas o planos sin folio o sin rúbrica del solicitante,

así como cualquier otro material o elemento distinto a los expresamente solicitados.

Las escrituras, contratos, licencias o permisos, deberán ser entregados en copia certificada e integradas en la solicitud que contenga la documentación original.

Los documentos serán conservados por la Secretaría y en caso de ser aprobada su solicitud, pasarán a formar parte del expediente original. En caso contrario, los solicitantes podrán requerir a la Secretaría la devolución de la documentación presentada.

SECCIÓN II

RELATIVA AL INMUEBLE PARA INSTALAR EL CENTRO

Artículo 37.- El inmueble para instalar un Centro deberá ubicarse en las zonas urbanas de los centros de población o en sus áreas periféricas. La instalación de los centros deberá evitar trastornos en la vialidad que pudieran ocasionarse por la presencia de vehículos que se disponen a acceder o salir de los centros, por lo que deberán ubicarse en sitios de fácil acceso, frente a una o más vialidades cuya sección permita el flujo vehicular sin interrupciones.

Artículo 38.- El inmueble no podrá ubicarse a una distancia menor de 300 metros de mercados públicos, centros de salud, instituciones educativas y servicios de emergencia.

Artículo 39.- La superficie mínima del terreno para un Centro será de 400m², contando como mínimo con una entrada y una salida independientes cuyo ancho no deberá ser menor a los 4 metros, siendo recomendable anchos mayores para la puerta de acceso y dependiendo de la ubicación del inmueble, obedecerá a las siguientes exigencias:

- I. Tratándose de terrenos intermedios (con frente a una calle), deberán contar con un frente mínimo de 17 metros;
- II. Tratándose de terrenos en esquina, en ningún caso el frente deberá ser inferior a 13 metros. Estos predios no deberán tener la entrada y la salida en la misma calle; y,
- III. Tratándose de terrenos transversales (con frente a dos calles), el frente de acceso tendrá como mínimo

10 metros y la salida no deberá ser menor de 8 metros.

En el interior de los centros deberán existir áreas para almacenar vehículos en proceso de verificación así como dos cajones como mínimo para estacionamiento de los vehículos del personal.

Artículo 40.- Los centros en sus áreas de verificación, maniobras y estacionamiento tendrán pendientes que permitan el correcto drenaje de las superficies y en ningún caso, dichas pendientes serán superiores al 5%.

Artículo 41.- Los centros dispondrán de un carril de desfogue para facilitar el desplazamiento de vehículos que requieran cancelar el proceso.

Artículo 42.- Las áreas de verificación, circulación y estacionamiento deberán estar pavimentadas y señalizadas de conformidad a lo establecido por la Secretaría en los criterios de imagen señalados en el manual correspondiente.

Artículo 43.- Los equipos de verificación deberán estar soportados en isletas cuyo peralte no deberá ser inferior a 15 centímetros con respecto a la superficie de rodamiento. El ancho mínimo para las isletas será de 1 metro para facilitar y dar seguridad a la labor del técnico verificador y su largo no será inferior a los 5 metros.

La línea de verificación deberá contar con una cubierta que dé protección al equipo, al personal y a los vehículos durante la prueba de verificación.

Las líneas de verificación deberán cumplir además con todas aquellas disposiciones que establezca la Secretaría en el Manual de Imagen.

Artículo 44.- El inmueble del Centro contará con los servicios e instalaciones de agua, drenaje y energía eléctrica, prevención contra incendios así como de servicio telefónico y una fotocopiadora para las necesidades de reproducción de documentos relativos a la verificación.

Artículo 45.- El Centro estará obligado a contratar el servicio de banda ancha con la empresa telefónica o de cable local, a efecto de garantizar la transmisión de datos vía módem a la Secretaría. En caso de que no se cuente con este servicio

en la localidad, el Centro destinará una línea telefónica exclusiva para el flujo de la información ya indicado; además, el Centro deberá contar con el sistema de video que determine la Secretaría para efectos de monitoreo de sus operaciones.

Artículo 46.- El inmueble contará, en todos los casos, con los equipos de seguridad industrial establecidos en la normativa correspondiente, así como con el señalamiento respectivo y, en caso de inmuebles cerrados, se dispondrá de un sistema de ventilación adecuado.

Artículo 47.- Los centros deberán contar con los sistemas de iluminación artificial que garanticen una buena visibilidad y seguridad en su interior.

Artículo 48.- Los centros deberán contar con una planta de energía eléctrica para los casos en que falle el suministro externo, que permita mantener una visibilidad adecuada. la seguridad al interior del Centro y culminar la verificación que eventualmente se esté realizando.

Artículo 49.- El terreno que ocupe el Centro deberá contar con un bardado(sic) perimetral de conformidad con lo que establezca el Manual de Imagen que emita la Secretaría.

SECCIÓN III

RELATIVA A LAS ÁREAS REQUERIDAS EN EL CENTRO

Artículo 50.- Además de los espacios indispensables para la verificación, así como todas aquellas especificaciones requeridas para el acceso y salida de los vehículos y las necesarias para su desplazamiento y estacionamiento al interior, el Centro deberá contar como mínimo con:

- I. Sanitarios para hombres y mujeres que den servicio a los usuarios y al personal del Centro;
- II. Área administrativa y secretarial; y,
- III. Área de espera de usuarios.

SECCIÓN IV

RELATIVA AL PERSONAL DEL CENTRO

Artículo 51.- El personal contratado por los centros para

operar los equipos de verificación deberá contar con una capacitación previa a la operación, que lo acredite como técnico verificador. Dicha capacitación será la que ofrecen las instituciones oficiales registradas y reconocidas por la Secretaría de Educación Pública y cuyos contenidos abarcarán como mínimo:

- I. Técnicas de diagnóstico vehicular;
- II. Proceso de verificación;
- III. Sistemas de reacción de aire;
- IV. Uso del equipo analizador de gases;
- V. Sistema de encendido;
- VI. Sistemas de combustión y combustibles principales;
- VII. Gases de emisión;
- VIII. Dispositivos anticontaminantes; y,
- IX. Normas Oficiales Mexicanas.

La duración mínima de esta capacitación será de 30 horas.

Artículo 52.- Toda capacitación del personal de los centros será responsabilidad de los permisionarios.

Artículo 53.- El personal del Centro contará con un gafete de identificación expedido por la Secretaría. Para el caso de los técnicos verificadores, la entrega de sus gafetes quedará condicionada a la presentación de la constancia de capacitación.

Artículo 54.- El permisionario deberá contar en todo momento con el personal suficiente que garantice el correcto funcionamiento del Centro.

Artículo 55.- El permisionario avisará a la Secretaría en caso de dar de baja a personal autorizado para realizar la verificación, en un plazo máximo de tres días hábiles después de causada la baja y manifestar la razón de la misma, asimismo deberá registrar al personal de nuevo ingreso y acreditar su capacitación como técnico verificador.

SECCIÓN V

RELATIVA AL PROCESO DE RECEPCIÓN, EVALUACIÓN Y RESOLUCIÓN DE LA SECRETARÍA

Artículo 56.- El periodo de recepción de los expedientes de solicitud para la instalación de centros, será del día de la publicación del presente Programa al 11 de octubre de 2004. En caso de existir error o falta de algún documento se le notificará al solicitante, contando éste con cinco días hábiles para completar su expediente; en caso de no atender esta notificación, la solicitud será desechada.

Artículo 57.- En el proceso de evaluación solamente se seleccionarán aquellas propuestas que se hayan recibido en tiempo y forma y que respondan a las condiciones técnicas, legales, ambientales, económicas y financieras que garanticen el cumplimiento de los derechos y obligaciones relativos a la instalación de un Centro.

Artículo 58.- La evaluación de las solicitudes tomará en cuenta y ponderará de manera particular los elementos siguientes:

- I. El impacto en la circulación vehicular derivado de la operación del Centro;
- II. Las características físicas, capacidad y nivel de servicio de las vialidades circundantes;
- III. La geometría y dimensiones del terreno; y,
- IV. La compatibilidad del Centro con el uso de suelo predominante en la zona.

Artículo 59.- En caso de que existan dos solicitudes cuya propuesta presente características similares se ponderará el estricto cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo anterior.

Artículo 60.- Los resultados de la evaluación se darán a conocer mediante resolución administrativa emitida por la Secretaría a partir del día 29 de octubre de 2004.

Artículo 61.- Los centros autorizados deberán estar plenamente acondicionados y listos para operar, con objeto de ser evaluados por la Secretaría el día 23 de diciembre de 2004, de tal manera que se garantice el inicio del Programa

a partir del 3 de enero del 2005.

Artículo 62.- No podrán participar en el concurso quienes desempeñen empleo, cargo o comisión en el Gobierno Federal, Estatal o Municipal, ni como personas físicas, ni como socios de personas morales, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 47 de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Michoacán de Ocampo.

Artículo 63.- Todos los actos relativos a la convocatoria se realizarán en el domicilio de la Secretaría, ubicada en Escarcha No. 272, Fraccionamiento Prados del Campestre, C.P. 58290, Teléfono/Fax: (01 443) 314 01 75 ext. 200.

Artículo 64.- Quienes obtengan permiso para establecer el Centro, deberán satisfacer los siguientes requisitos en un plazo no mayor de treinta días hábiles a partir de la fecha de notificación de dicho permiso:

- I. Entregar a la Secretaría la relación con nombre y firma del personal técnico adscrito al Centro;
- II. Entregar a la Secretaría las autorizaciones de los trámites relativos al dictamen de uso de suelo o licencia de funcionamiento, impacto ambiental y verificación de congruencia, establecidos por las autoridades competentes, con base en lo dispuesto en los artículos 117 fracción II y 120 del Reglamento de la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado;
- III. Acreditar la propiedad o legal posesión de los equipos a utilizar, para realizar los trabajos de verificación;
- IV. Entregar a la Secretaría el contrato de arrendamiento definitivo, en caso de que el permisionario no sea el propietario o poseedor del inmueble en el que se ubica el Centro;
- V. Depósito de fianza equivalente a tres mil veces el salario mínimo diario vigente en el Estado; y,
- VI. Las demás que señalen otras disposiciones normativas aplicables.

Dicha fianza deberá ser expedida por una institución

autorizada, a favor de la Tesorería General del Estado y a disposición de la Secretaría, para garantizar el buen desempeño del Centro, así como el uso adecuado de los certificados, hologramas y constancias que le sean otorgados por la misma Secretaría.

Artículo 65.- El permiso para instalar y operar centros tendrá una vigencia de cinco años y podrá renovarse a solicitud del interesado, previo dictamen técnico de desempeño que emita la Secretaría.

Dicho permiso será personal y no podrá ser explotado por personas diferentes a su titular.

CAPÍTULO OCTAVO

DE LA PAPELERÍA OFICIAL DE LA VERIFICACIÓN

Artículo 66.- Los certificados, se elaborarán por triplicado para cada vehículo y deberán contener lo siguiente:

- I. Fecha de expedición;
- II. Número de permiso del Centro, otorgado por la Secretaría;
- III. Nombre del propietario del vehículo;
- IV. Datos generales del vehículo;
- V. Lecturas obtenidas de la verificación;
- VI. Firma del personal técnico que opera el equipo;
- VII. Holograma que señale el semestre de verificación vigente al que corresponde;
- VIII. Número de placas del vehículo verificado; y,
- IX. Las demás que determine la Secretaría.

Artículo 67.- Los datos asentados en los certificados, deberán ser llenados exclusivamente en el equipo de cómputo del analizador de gases con el que se opera. Los certificados no serán válidos si presentan tachaduras, enmendaduras o algún otro dato adicional.

Artículo 68.- Una de las copias del certificado se entregará al usuario del vehículo, quien lo conservará hasta el siguiente

periodo de verificación, para entregarlo al Centro con el fin de obtener el nuevo certificado.

Artículo 69.- La segunda copia del certificado será remitida, mediante informe mensual, a la Secretaría, o antes si el Centro requiere reabastecerse de certificados para seguir operando; a esta segunda copia deberá acompañarse el certificado correspondiente a la verificación anterior o el comprobante del pago de la multa y copia de la tarjeta de circulación del vehículo que corresponda.

Artículo 70.- La tercera copia del certificado se quedará en el Centro para resguardo y aclaraciones de toda índole, relacionadas con el servicio de verificación; así como para la emisión de fotocopias del mismo en caso de extravío del certificado por parte del usuario, haciendo constar que es copia fiel de los certificados que obran en sus archivos.

Artículo 71.- El permisionario podrá adquirir nuevos hologramas, certificados y constancias, exclusivamente ante la Secretaría, siempre y cuando compruebe haber expedido el ochenta por ciento de la papelería oficial en su poder. La solicitud deberá formularse en papel oficial del Centro.

Artículo 72.- La solicitud para la adquisición de la papelería oficial de verificación se presentará por escrito, adjuntando el informe sobre el estado de expedición de certificados y constancias en poder del Centro, así como la certificación vigente de calibración de los equipos, expedida por los laboratorios acreditados en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Artículo 73.- Los certificados y sus hologramas, podrán ser adquiridos por parte de los Centros autorizados en un máximo de un mil formas y un mínimo de cien, al costo que establezca la Ley de Ingresos del Estado de Michoacán de Ocampo para el ejercicio fiscal del año 2005, cantidad que se pagará en las oficinas recaudadoras de la Tesorería General del Estado.

Artículo 74.- La adquisición de las constancias por parte del Centro, será de un mínimo de cien formas al costo que establezca la Ley de Ingresos del Estado de Michoacán de Ocampo para el ejercicio fiscal del año 2005, cantidad que se pagará en las oficinas recaudadoras de la Tesorería General del Estado.

Artículo 75.- Los permisionarios de los centros rendirán a la Secretaría, un informe mensual dentro de los primeros cinco días hábiles del mes inmediato posterior, sobre el estado que guarda la expedición de certificados y constancias, empleando el formato oficial establecido para tal fin, debiendo anexar lo siguiente:

- I. La relación de los certificados vigentes y no utilizados, acompañados por la copia de los certificados emitidos y las copias de las tarjetas de circulación;
- II. Tratándose de verificaciones realizadas fuera del plazo señalado, además de lo anterior, se anexarán copias de los comprobantes de pago de las multas correspondientes ante las oficinas recaudadoras de la Tesorería General del Estado, por verificación extemporánea; y,
- III. En el caso de certificados que requieran ser cancelados, se agregará el certificado por triplicado al informe, junto con su holograma correspondiente.

Artículo 76.- En caso de que la Secretaría detecte el manejo inadecuado de los hologramas y certificados por parte de los permisionarios, se cancelará el permiso otorgado y se hará efectiva la fianza.

Artículo 77.- Queda prohibido que los centros autorizados expidan certificados, hologramas y constancias que pertenezcan a otros centros.

CAPÍTULO NOVENO DE LOS EQUIPOS DE VERIFICACIÓN

Artículo 78.- Los centros autorizados se equiparán de conformidad a lo que establezca el presente Programa y aquellos centros que determine la Secretaría, deberán contar con equipo dual para verificar vehículos que utilicen como combustible gasolina, gas natural, gas L. P. y diesel.

Artículo 79.- Los equipos de verificación con los que se realizará el servicio de verificación, deberán aprobar la homologación que practique la Secretaría, con base en los lineamientos y procedimientos del Manual Técnico de Verificación Automotriz del Instituto Nacional de Ecología.

Artículo 80.- Los equipos de verificación deberán ser

equipos nuevos y estar homologados por la Secretaría, para la realización de la prueba estática de verificación de 4 gases: CO, CO₂, HC y O₂, de conformidad a las Normas Oficiales Mexicanas NOM-041-SEMARNAT-1999, NOM-045-SEMARNAT-1996, NOM-047-SEMARNAT-1999, NOM-50-SEMARNAT-1993 y NOM-077-SEMARNAT-1995.

Artículo 81.- Los fabricantes o proveedores de equipos interesados en participar en la homologación deberán solicitarlo por escrito a la Secretaría y se sujetarán a los requerimientos del presente Programa.

Artículo 82.- Los equipos candidatos se probarán utilizando los procedimientos especificados en el Manual Técnico de Verificación Automotriz del Instituto Nacional de Ecología. Además, como una condición de la homologación inicial, los equipos deberán pasar por pruebas de campo, para averiguar el comportamiento, confiabilidad y "amigabilidad" al usuario de los equipos en el ambiente real de trabajo. El equipo podrá rechazarse por no ser amigable al usuario o por cualquier función, mensaje o captura que la Secretaría considere que podría llevar a datos incorrectos o mediciones inexactas.

Artículo 83.- Los equipos para verificar vehículos a gasolina, deberán tener la capacidad de incorporar la verificación a diesel. No se permitirán equipos que no reúnan este requisito.

Artículo 84.- Los fabricantes o proveedores de equipos interesados en participar en la homologación deberán entregar a la Secretaría una descripción del equipo que contenga los siguientes apartados:

- I. La operación: Proporcionar una descripción completa del equipo y su operación incluyendo folletos descriptivos del equipo;
- II. Las especificaciones: Entregar especificaciones de desempeño, mecánicas (incluir especificaciones dimensionales), eléctricas, electrónicas y computacionales para cada modelo;
- III. Diagramas y fotografías: Detallando los aspectos mecánicos, eléctricos y computacionales del equipo. Se debe anexar fotografías en color de tamaño media carta mostrando el sistema de muestreo y filtración,

además de los equipos auxiliares, sensores, los teclados y controles que se proporcionarán en el paquete;

- IV. El software: Proporcionar la documentación del software incluyendo los diagramas de flujo de todos los programas, sus rutinas y subrutinas. Estos diagramas de flujo incluirán los puntos de decisión y las decisiones y criterios de oportunidad de modo que la lógica de la programación podrá correlacionarse con las especificaciones generadas. Un juego completo del código fuente, los listados de código deberán estar disponibles tanto en papel como en medios magnéticos, en caso de que lo requiera la Secretaría; y,
- V. El Manual de Instrucciones: Un manual completo de instrucciones para cada equipo sometido a pruebas.

Artículo 85.- El equipo de cómputo deberá contar con procesador Pentium IV o superior con una velocidad de 1.8 Ghz o superior. El sistema operativo deberá ser Windows 2000 o XP, cabe señalar que se deberá tener un acceso restringido al sistema operativo a cualquier persona del Centro.

Artículo 86.- Los equipos deberán contar con dos impresoras de matriz de punto (una para certificados aprobados y una para certificados de rechazo).

Artículo 87.- La banca de análisis de gases deberá ser de tipo infrarrojo no dispersivo para hidrocarburos (HC), monóxido de carbono (CO), bióxido de carbono (CO₂), y celda electroquímica para oxígeno (O₂), esta banca deberá cumplir con las especificaciones de Precisión, Ruido, Repetibilidad y Resolución del MTVA y las certificaciones para BAR-97 en California, asimismo deberá contar con las condiciones necesarias para poder integrarse con el equipo de análisis de gases en masa. La Secretaría se reserva el derecho de aceptar o rechazar las bancas que considere que no son adecuadas por aspectos de seguridad y desempeño, con base en otros programas de verificación nacionales y extranjeros.

Artículo 88.- Los opacímetros utilizados para la verificación de vehículos a diesel deberán ser de cámara cerrada y flujo parcial, asimismo deberán medir la temperatura y presión

de los gases de escape, de igual forma deberán validar las revoluciones mínimas y máximas durante la prueba, apejándose al protocolo de prueba número seis, validando contra la tabla de Subdiesel del MTVA.

Artículo 89.- Para medir la velocidad del motor, el equipo deberá contar con tres diferentes tipos de captadores de revoluciones (tacómetros) como mínimo, con resolución de 1 rpm y tiempo de respuesta menor a 1 segundo, el equipo deberá tener la capacidad de medir las revoluciones del motor a través del OBD II o EOBD.

Artículo 90.- Los equipos deberán contar con gabinetes elaborados en materiales resistentes a la corrosión, con mecanismos electrónicos de seguridad, controlados por el software del equipo de cómputo, de tal forma que la banca óptica, impresoras de certificados y el propio equipo de cómputo se encuentren protegidos mediante un acceso controlado con base en los requerimientos establecidos en el MTVA.

Artículo 91.- La sonda y manguera deberán contar con materiales resistentes a la temperatura y deformación acorde con las exigencias de la operación de un centro de verificación, cabe señalar que deberán integrarse los aspectos de dilución, bajo flujo, prueba de residuales, calibración diaria de 24 horas, auditoría de calibración y autocero conforme al MTVA.

Artículo 92.- Todas las aplicaciones, serán con base a menús y sub-menús apejados al Manual Técnico de Verificación Automotriz del INE, esto incluye menús de pruebas, calibración, auditoría, gobierno, etc.

Artículo 93.- Los equipos deberán integrar el procedimiento de prueba estática para gasolina, conforme a las especificaciones contenidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-047-SEMARNAT-1999, asimismo deberán integrar el procedimiento de prueba de opacidad establecido en la norma oficial mexicana NOM-077-SEMARNAT-1995, ambos especificados en el MTVA, para ello deberán presentar una guía, en la pantalla al técnico verificador que indique los tiempos y etapas de la prueba, no se permiten lecturas de emisiones en pantalla, es necesario que los fabricantes del equipo consideren posibles cambios en la normativa con respecto a los procedimientos.

Artículo 94.- Todas las claves de acceso a los diferentes menús, tendrán las jerarquías conforme al MTVA, (salvo las del administrador y del supervisor, ya que son tareas que desarrollarán tanto el responsable del centro de verificación como el técnico verificador).

Artículo 95.- El software de los equipos deberá generar bases de datos con información de la verificación en formato dbf, conteniendo los datos de las lecturas realizadas segundo a segundo de todos los parámetros que intervienen en la prueba, los datos del vehículo y el resumen de los resultados de la prueba con las lecturas corregidas (las estructuras deberán apejarse al Manual Técnico de Verificación Automotriz), así como la información de los eventos y fallas del mismo equipo, los algoritmos de seguridad y la forma de comunicación se detallarán en las especificaciones técnicas para las adecuaciones del software que la misma Secretaría proporcionará, y que serán entregadas una vez que se tengan seleccionados los equipos que cumplan con todos los requerimientos.

Artículo 96.- Como parte del proceso de homologación, la Secretaría realizará las visitas de inspección que sean necesarias a las instalaciones de los proveedores o fabricantes de equipo, a efecto de constatar la capacidad técnica correspondiente. Asimismo la evaluación abarcará la solvencia económica, los antecedentes y el desempeño en otros programas de verificación.

Artículo 97.- La autoridad se reserva el derecho de establecer nuevos requerimientos y aplicaciones durante el proceso de homologación.

Artículo 98.- Los proveedores de equipos que hayan aprobado la homologación que practique la Secretaría, deberán cumplir en tiempo y forma, con los requerimientos de conectividad que establezca la Secretaría para asegurar la transmisión de datos hacia el servidor del Gobierno del Estado.

CAPÍTULO DÉCIMO DELAS SANCIONES

Artículo 99.- La Secretaría, se encargará de la inspección y vigilancia del cumplimiento del presente Programa, y cualquier anomalía en la prestación del servicio deberá ser reportada ante la misma.

SECCIÓN I
DE LOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 100.- La verificación de un vehículo, posterior al mes que le corresponda, de acuerdo al calendario que se establece en el presente Programa, implicará para su propietario o poseedor el pago de la multa establecida en el presente Programa, tomándose en cuenta que posterior al pago de la multa, el vehículo únicamente podrá circular para trasladarse a un Centro en un plazo no mayor a quince días naturales.

Artículo 101.- El certificado emitido corresponderá al semestre en que se realice.

Artículo 102.- A los propietarios o legales poseedores de los vehículos que no hayan sido verificados debido a robo de la unidad, siniestro y/o reparación mayor, no les será impuesta sanción alguna, siempre que lo acrediten fehacientemente ante la Secretaría.

Artículo 103.- Los vehículos que no hayan realizado la verificación en el mes que les corresponda, de acuerdo al calendario establecido en el presente Programa, para verificar, deberán pagar previamente la multa equivalente a quince días de salario mínimo vigente en el Estado. El pago de la multa cubrirá hasta quince días posteriores y es independiente de la multa que establezca el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo.

Artículo 104.- Los pagos de las sanciones que establezca el presente Programa relativas a la verificación, se harán en las oficinas recaudadoras de la Tesorería General del Estado

Artículo 105.- La Secretaría, la Secretaría de Seguridad Pública, la Comisión Coordinadora del Transporte Público y demás autoridades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal competentes, que la Secretaría considere convenientes, podrán organizar en forma coordinada operativos para detectar vehículos que contaminen ostensiblemente y que no hayan verificado. En tal caso se impondrá a dichos vehículos una multa por el equivalente a diez días de salario mínimo vigente en el Estado.

Artículo 106.- El propietario o poseedor del vehículo que

contamine ostensiblemente y que no haya verificado, deberá pagar una doble multa de acuerdo a lo siguiente:

- I. El pago de quince días de salario mínimo vigente en el Estado, por circular un vehículo contaminando ostensiblemente y que no haya verificado; y,
- II. El pago de la sanción que establezca el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad vigente en el Estado, por circular sin el holograma vigente de la verificación.

Artículo 107.- Los vehículos que infrinjan las medidas que dicten las autoridades competentes para prevenir y controlar contingencias ambientales o emergencias ecológicas, derivadas de emisiones contaminantes de los vehículos automotores y demás que se dicten conforme al Reglamento, pagarán 60 días de salario mínimo vigente en el Estado.

Artículo 108.- Los vehículos que circulen sin llevar adherido el holograma vigente, se harán acreedores a la sanción prevista en el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad vigente en el Estado.

Artículo 109.- Cuando los conductores de los vehículos que hayan sido sancionados conforme a lo dispuesto en el presente Programa, acudan a cubrir el importe de la multa dentro de los quince días hábiles siguientes, operará una reducción equivalente al cincuenta por ciento.

Artículo 110.- Los conductores de vehículos que no acaten las medidas de contingencia ambiental o de emergencia ecológica, se harán acreedores a las sanciones administrativas a que se refiere el artículo 184 de la Ley, además de las sanciones que se encuentren tipificadas en cualquier otro ordenamiento aplicable.

SECCIÓN II
DE LOS PERMISIONARIOS

Artículo 111.- A los permisionarios del servicio de verificación se le sancionará:

- I. Con multa equivalente a mil días de salario mínimo vigente en el Estado por utilizar en el procedimiento de verificación instrumentos ajenos al equipo

- analizador autorizado homologado por la Secretaría;
- II. Con multa equivalente a quinientos días de salario mínimo vigente en el Estado, por utilizar un solo vehículo para otorgar dos o más certificados con holograma;
- III. Con multa equivalente a quinientos días de salario mínimo vigente en el Estado, por realizar el servicio de verificación fuera del domicilio del que fue autorizado;
- IV. Con multa equivalente a cien días de salario mínimo vigente en el Estado, por no entregar en tiempo y forma los informes mensuales que establece el presente Programa;
- V. Con multa equivalente a quinientos días de salario mínimo vigente en el Estado, por cobrar un precio diferente al de la tarifa establecida en el presente Programa;
- VI. Con multa equivalente a quinientos días de salario mínimo vigente en el Estado, por alterar los certificados con holograma; y,
- VII. Con multa equivalente a cien días de salario mínimo vigente en el Estado, por incurrir en cualquier acto que implique incumplimiento parcial o total del presente Programa o de la normativa aplicable.

Artículo 112.- La reincidencia en las infracciones señaladas en este Programa, dará lugar a la revocación del permiso y se hará efectiva la fianza depositada.

Artículo 113.- Cuando el permiso para operar un Centro sea aprovechado por persona distinta a su titular, se revocará el mismo y se hará efectiva la fianza depositada.

Artículo 114.- El mal uso de la papelería oficial del Programa, será de la estricta responsabilidad del Centro, por lo que en su caso, se dará vista al Ministerio Público por el delito que proceda y de inmediato sin mayor trámite se cerrará el Centro, revocándose el permiso correspondiente y haciéndose efectiva la fianza.

Artículo 115.- La prestación del servicio en condiciones distintas a las establecidas por la autoridad será motivo de la imposición de sanciones establecidas en las leyes aplicables.

ARTÍCULO TRANSITORIO

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente Programa de Verificación Vehicular, entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado y dejará de tener vigencia el día 31 de diciembre del 2005.

Morelia, Michoacán de Ocampo, 08 de septiembre de 2004.

ATENTAMENTE SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN

LÁZARO CÁRDENAS BATEL

Gobernador Constitucional del Estado
(Firmado)

LEOPOLDO ENRIQUE BAUTISTAVILLEGAS

Secretario de Gobierno
(Firmado)

GULLERMO VARGAS URIBE

Secretario de Urbanismo y Medio Ambiente
(Firmado)

ROSAHILDA ABASCAL RODRÍGUEZ

Secretaria de Contraloría y Desarrollo Administrativo
(Firmado)

