

**CIUDADANOS INTEGRANTES DEL HONORABLE
AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA
PRESENTE:**



Los que suscriben, **Regidora Jeanette Velázquez Sedano y el Regidor José Manuel Romo Parra**, haciendo uso de las facultades que nos confieren el artículo 41, fracción II, al igual que la fracción I del artículo 50 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, así como el artículo 76 fracción II y 81 y demás relativos del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara sometemos a la consideración de esta Asamblea, la **iniciativa de acuerdo con turno a Comisión que propone la implementación de un proyecto de seguridad vial en escuelas del municipio de Guadalajara para la conformación de Patrullas Viales Escolares**, de conformidad con la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

En recientes fechas, uno de los temas que ha cobrado más relevancia para nuestra ciudad es el de la movilidad, cuyo planteamiento comienza a ser ya un eje rector que necesariamente requiere de incluirse en toda agenda de proyecto de gobierno.

Bajo esta lógica, muchos de los criterios comunes a los que antes aludían únicamente a facilitar el desplazamiento de vehículos, hoy requieren de propiciar el fomento a la sana convivencia entre todos los elementos que transitan en el espacio público, de manera ordenada por privilegiando al peatón y al ciclista.

Lo anterior no es un asunto que surja de una ocurrencia o de una tendencia reciente. Su fundamento estriba bajo el argumento de que el aspecto de movilidad trastoca también la calidad de vida que ofrece una ciudad.

Uno de los principales aspectos en los que incide la movilidad es en el medio ambiente, toda vez que la dinámica de desplazamiento que se realiza en las ciudades, incide directamente en la emisión de contaminantes atmosféricos a razón de las complicaciones de desplazamiento que se presentan por

señalización, obras viales, accidentes o la presencia de elementos de equipamiento urbanístico tendientes a reducir la velocidad de vehículos.

De acuerdo a las recomendaciones que el programa ONU-Hábitat de la Organización de las Naciones Unidas, contempla como de sus ejes rectores para el desarrollo sustentable de las ciudades, el aspecto de movilidad urbana, cuya incidencia la define de la siguiente manera¹:

“Movilidad es una dinámica clave de la urbanización. La infraestructura asociada a esta determina el modelo urbano de las ciudades – la impresión espacial definida por calles, sistemas del transporte, espacios y edificios. En 2005, se realizaron aproximadamente 7,500 millones de viajes al día en ciudades del mundo. Para 2050 se estima triplicar o cuadruplicar en kilómetros cubiertos por pasajeros respecto al año 2000 (siempre y cuando los costos de infraestructura y de energía lo permitan). Asimismo, el transporte de carga podría aumentar más del triple durante este período. Sin embargo, a pesar del aumento en los niveles de movilidad urbana en el mundo, el acceso a los lugares, actividades y servicios se está tomando cada vez más difícil. El crecimiento urbano descontrolado (la expansión horizontal de baja densidad de las ciudades sobre territorios extensos), ha aumentado la distancia entre destinos funcionales, como locales de trabajo, escuelas, hospitales, oficinas de administración o centros comerciales, lo que ha conducido a un aumento de la dependencia de transporte motorizado privado, así como de otros tipos de movilidad dependiente del automóvil. Por consiguiente, la congestión y los embotellamientos de tránsito se han convertido en norma en muchas ciudades. La vida urbana se ve afectada por factores externos negativos, como la contaminación, estrés auditivo y accidentes. En algunas ciudades, la separación física entre las áreas residenciales y los lugares de empleo, mercados, escuelas y servicios médicos obligan a muchas personas a pasar cada vez más tiempo y a gastar en tomo de una tercera parte de sus ingresos en transporte. En los países en vías de desarrollo, especialmente en ciudades africanas donde caminar puede representar hasta 70% de ese modo de transporte, el desarrollo urbano horizontal de baja densidad causa la creciente exclusión de los pobres en las zonas urbanas. La escasez de transporte impide que muchos habitantes no puedan ir a los centros urbanos o a las áreas que concentran el comercio y las instituciones, privándoles las ventajas que la urbanización ofrece.

El desafío de la movilidad

Por otra parte, muchas ciudades no han desarrollado eficientes sistemas públicos de movilidad. Aun cuando hay disponibilidad, el transporte público sufre el estigma causado por los altos costos de acceso, falta de confianza, y deficiencias en seguridad y protección. Asimismo, los límites administrativos no siempre corresponden con los del área metropolitana, ya que cada unidad administrativa cuenta con sus propias políticas de movilidad y sistemas de transporte. Esto conduce a ineficiencias y falta de atractivo debido a la ausencia de coordinación en las operaciones, como horarios no armonizados o billetes múltiples. Hasta ahora, la respuesta estándar al problema de movilidad urbana ha sido expandir la infraestructura, sobre todo para los automóviles, llevando a la construcción de más caminos, autopistas, puentes o túneles. Desafortunadamente, este tipo de progreso engendra un círculo vicioso: la ampliación

¹ Fuente.- Programa ONU-Habitat. Temas Urbanos. Movilidad. <http://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/>

de infraestructura estimula el crecimiento urbano descontrolado, facilitando el acceso a las zonas urbanas periféricas. Esto incrementa el uso de automóviles, que exige el desarrollo adicional de infraestructura, y así sucesivamente. Si bien es cierto que todas las personas tienen derecho a acceder a su vivienda, lugar de trabajo, locales de esparcimiento y otros lugares de recreación o realización personal, de manera rápida y eficiente, y que la construcción de caminos es primordial para el desarrollo de ciudades y países de bajos ingresos, expandir la infraestructura no es necesariamente la panacea para los desafíos de la movilidad urbana actual. La movilidad no sólo debería ser una cuestión de desarrollo de infraestructura y servicios de transporte. Es necesario situarla dentro de un contexto sistémico que contemple la planificación urbana en su totalidad, para superar los apremios sociales, económicos, políticos y físicos relacionados con la circulación de personas.

Cambio de paradigma en la planificación urbana: hacia un concepto de movilidad sostenible

Plantear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas con uso mixto del suelo para mejorar la accesibilidad y reducir en general la necesidad de transporte. Atendiendo al propósito de la movilidad, que es facilitar el acceso a los destinos, actividades, servicios y bienes, la planificación urbana debería enfocarse en la persona, de modo que los parámetros funcionales finales (las razones del recorrido) se encuentren lo más cerca posible el uno del otro, reduciendo distancias y necesidades de transporte. De esta forma, la planificación y el diseño urbano deben centrarse en aproximar personas de los lugares, y crear ciudades que valoren la accesibilidad, más que expandir la infraestructura de transporte urbano a fin de aumentar la circulación de pasajeros o de bienes. En pocas palabras, los residentes urbanos deberían poder satisfacer sus necesidades haciendo el menor número de viajes posible. Igualmente, la actual preferencia global por los vehículos automotores privados necesita cambiar a favor de conceptos de movilidad más sostenibles, como sistemas de transporte público con mayor capacidad para pasajeros, amplitud de cobertura, con bajo uso de energía y emisiones de carbón. Para reducir la dependencia en transporte motorizado privado, las ciudades necesitan desarrollar sistemas de transporte atractivos, accesibles y asequibles que estén dentro del alcance geográfico y económico de los habitantes, especialmente los pobres. Teniendo en cuenta que la mayoría de los viajes implican una combinación de varios modos de transporte, las ciudades necesitan proporcionar sistemas multimodales de transporte y abordar la integración modal como un componente importante de cualquier estrategia urbana de movilidad. Por ejemplo, los sistemas de transporte público de gran capacidad (el metro, el tren ligero, o el autobús de tránsito rápido) necesitan estar integrados con las demás formas de transporte público que sirven como servicios de enlace. Cabe por lo tanto hacer hincapié en el concepto de "acceso de último tramo," para brindar a las personas fácil acceso al sistema del transporte público. El espacio urbano debe ser repensado para optimizar el flujo del tránsito, pero también para incrementar y estimular el uso del transporte no motorizado, tal como la circulación peatonal o el ciclismo. Las calles necesitan adaptación para incluir veredas, pasos de peatones y ciclo vías. Se necesita establecer intersecciones que sirvan como puntos de conexión entre diversos modos de transporte, facilitando de esta forma el acceso al sistema de transporte público y prolongando la gama del mismo, tanto a nivel macro (la ciudad, la región y más) como a nivel micro (el vecindario).

Consolidación de las instituciones a cargo de la movilidad

La fragmentación institucional extensa mina la capacidad de reforzar los servicios de transporte. La separación del sector urbano en diversas organizaciones, cada una con su propia administración, personal, presupuesto y estatutos, se traduce en oportunidades perdidas, como la omisión de nuevos

proyectos de vivienda cerca de confluencias de transporte público. Las instituciones fiables, así como un alto nivel de apoyo político, son esenciales para crear y mantener una buena calidad de infraestructura y servicios para la movilidad urbana. Esta se ve afectada también por partes externas al sector de transporte asociadas al uso del suelo y al impacto social y medioambiental. En los países en vías de desarrollo en particular poderosas partes interesadas no especializadas pueden ejercer influencias que socavan seriamente los esfuerzos para alcanzar el desarrollo integrado entre el movimiento urbano y el uso del suelo. Por eso se requiere una fuerte planificación estratégica y coordinación por parte de los gobiernos locales y nacionales, que necesitan proporcionar marcos jurídicos y políticas que permitan y aborden la movilidad en vista de los esfuerzos en planificación urbana. Las autoridades necesitan asignar suficiente tiempo y fondos para mejorar la infraestructura del transporte a largo plazo y satisfacer futuras exigencias. Para supervisar estos esfuerzos, países, regiones y ciudades necesitan tener autoridades que administren bien el tema movilidad, con objetivos claros y mensurables y que coordinen eficientemente los servicios urbanos de transporte. En las grandes áreas metropolitanas organizadas en zonas administrativas separadas, los esfuerzos necesitan ser coordinados bajo una autoridad única a fin de garantizar la eficacia por medio de la planificación común y la gestión del área como si fuera una, cortando costos en el desarrollo de infraestructura.

[...]

Los efectos de la urbanización y el cambio climático están convergiendo de modo peligroso. Las ciudades son las principales contribuyentes al cambio climático aunque representan menos del 2% de la superficie de la tierra, las ciudades consumen el 78% de la energía mundial, y producen más del 60 % del total de dióxido de carbono así como un monto significativo de las emisiones de los gases del efecto invernadero; principalmente a través de la generación de energía, vehículos, industria y uso de la biomasa. Asimismo, las ciudades y pueblos son altamente vulnerables al cambio climático. Cientos de millones de personas en las zonas urbanas en el mundo se verán afectadas por el aumento del nivel del mar, aumentos en las precipitaciones, inundaciones, ciclones y tormentas más fuertes y frecuentes, así como periodos de mayor calor y frío extremo. De hecho, diversas ciudades costeras importantes con una población mayor a los 10 millones de habitantes se encuentran bajo esta amenaza. El cambio climático probablemente tendrá un impacto negativo en la infraestructura y empeorará el acceso a los servicios urbanos básicos y la calidad de vida en las ciudades. Asimismo, la mayor parte de la economía vital, la infraestructura social, las instalaciones del gobierno y los activos se localizan en las ciudades. Las poblaciones más afectadas son la zonas urbanas pobres- por ejemplo los habitantes de los asentamientos precarios en países en vías de desarrollo – que tienden a vivir cerca de las riberas de los ríos, en las laderas y pendientes propensas a deslizamientos de tierra, cerca de terrenos contaminados, en suelo desertificados, en estructuras inestables vulnerables a los terremotos, y a lo largo de las zonas costeras. A pesar de los riesgos, muchas ciudades aún no han enfrentado al cambio climático; los motivos son la falta de políticas relevantes en las ciudades y planes de acción; la existencia de regulaciones en la planificación urbana y del medio ambiente que no han sido adaptadas para administrar el cambio climático; la respuesta lenta ante los desastres producidos por el cambio climático debido a la falta de capacidad y recursos, y la falta de conocimiento público sobre la variabilidad del clima y el cambio climático – inducido por la mitigación del riesgo. No obstante, cuando se planifica, capacita y gestiona a través de las estructuras de gobierno adecuadas, las ciudades pueden ser lugares de innovación y eficiencia. Las ciudades en conjunto con las autoridades locales, tienen el potencial de disminuir las causas del cambio climático (mitigación) y protegerse de forma efectiva de sus impactos (adaptación).

Protegiéndose: Las ciudades y la adaptación al cambio climático

Para la mayoría de las ciudades en los países en vías de desarrollo, la presión para adaptarse al cambio climático se acumula. Las medidas necesarias para ayudar a las ciudades y al cambio climático varían considerablemente dependiendo de la política, cultura, historia y condiciones climáticas. Tales medidas implican desde "trabajar con la naturaleza" (por ejemplo dando mayor énfasis a la administración de recursos en la zonas costeras o a la protección de los manglares y ecosistemas de los arrecifes), a una concertada "prueba de clima" de la infraestructura; incluyendo los sistemas de drenaje de tormentas, abastecimiento de agua y plantas de tratamiento; así como la protección o reubicación de energías o instalaciones de gestión de residuos sólidos. Algunas ciudades costeras necesitan planear la inversión relacionada al incremento del nivel de los océanos. Asimismo, en regiones donde las sequías son más recurrentes se puede mejorar el ahorro de agua y el mejoramiento de su gestión. De igual, sino mayor, la importancia a la adaptación física y de infraestructura son la amplia gama de medidas que reducen la vulnerabilidad y aumentan la resiliencia al cambio climático. Estas incluyen: las estrategias de desarrollo económico local; el sistema de alerta comunitario temprano, las mejores opciones de viviendas y la participación en el mejoramiento de asentamientos precarios; la reubicación de la población urbana cuando las mejoras de las zonas marginales no es posible; el progreso en servicios públicos, y urbanos; y la agricultura peri-urbana que toma en consideración al cambio climático.

Las Ciudades y la Mitigación del Cambio Climático

Más de la mitad de las emisiones de gas invernadero provienen de las zonas urbanas. Varias ciudades alrededor del mundo han mostrado su liderazgo al establecer objetivos, elaborar e implementar planes para reducir las emisiones de gas invernadero. Las ciudades pueden reducir las emisiones de gas invernadero simultáneamente cuando enfrentan otros problemas locales ambientales como la contaminación del aire, los residuos, transporte y los retos del desarrollo económico local. El desafío es vincular el cambio climático con el medio ambiente local y otras prioridades del desarrollo. Por el lado de la oferta, las estrategias es hacer más atractivas ciertas fuentes de energía alternativas comparada con el petróleo. Por el lado de la demanda, la existencia de una ciudad mejor planeada en la que se reduzca la extensión urbana, se establezcan edificios verdes, y se mejore el transporte público para reducir la huella ecológica de la ciudad y al mismo tiempo proveer calidad de vida a los ciudadanos en un medio ambiente que sea de mayor interés para los negocios.²

Uno de los principales factores que afecta a la movilidad urbana en ciudades como lo es Guadalajara, es el crecimiento exponencial con el que se han desarrollado, toda vez que el aumento de población, en conjunto con el incremento del parque vehicular y la falta de infraestructura vial adecuada para hacer frente a las necesidades que implica atender el desplazamiento del parque vehicular existente.

Según estadísticas del Reporte Nacional de Movilidad Urbana 2014-2015, realizado, de manera conjunta por ONU-Hábitat, en conjunto con la Cámara de Diputados de la LXII Legislatura del Congreso de la Unión y la organización civil

² Fuente: *Ibidem*.

Grupos Mexicano de Parlamentarios por el Hábitat³, este estudio demuestra el comportamiento del contexto de movilidad urbana en las más importantes áreas conurbadas y metropolitanas del país, entre las que la Zona Metropolitana de Guadalajara se encuentra dentro de las zonas que más ha experimentado incrementos importantes en la presencia de parque vehicular que transita en sus Vialidades.

CUADRO 1
Zonas metropolitanas mayores de un millón de habitantes.
Evolución de la población y superficie urbana 1980-2010

Zona metropolitana	1980	2000	2010	Veces que incrementó de 1980-2010	1980 (ha)	2000 (ha)	2010 (ha)	Veces que incrementó de 1980-2010	Superficie urbana en 2010
Total de las 59 ZM	32,796,164	54,284,700	63,836,779	1.9	156,923		929,335	5.9	
Subtotal 11 ZM de más de 1 millón de habitantes	23,384,244	35,801,896	41,369,040	1.8	101,543		509,332	5.0	62.0
Participación en el total de las 59 ZM (%)	71.30	65.95	64.80		64.71		54.81		
1. ZM del Valle de México	14,122,991	18,396,677	20,116,847	1.4	51,908	167,081	185,291	3.6	84.9
2. ZM de Guadalajara	2,244,215	3,699,136	4,434,878	2.0	12,726	39,795	48,585	3.8	70.2
3. ZM de Monterrey	2,061,744	3,381,005	4,106,054	2.0	12,855	55,035	63,018	4.9	52.0
4. ZM de Puebla-Tlaxcala	1,111,266	2,269,995	2,728,790	2.5	4,871	56,610	61,301	12.6	36.0
5. ZM de Toluca	568,004	1,540,452	1,936,126	3.4	1,309	29,928	35,208	26.9	38.0
6. ZM de Tijuana	491,797	1,352,035	1,751,430	3.6	6,101	27,380	26,672	4.4	50.5
7. ZM de León	732,845	1,269,179	1,609,504	2.2	2,502	12,327	17,031	6.8	66.4
8. ZM de Juárez	567,365	1,218,817	1,332,131	2.3	4,125	19,661	25,828	6.3	37.6
9. ZM de La Laguna	689,195	1,007,291	1,215,817	1.8	2,364	14,904	18,893	8.0	40.0
10. ZM de Querétaro	323,275	816,481	1,097,025	3.4	728	9,231	12,612	16.1	52.9
11. ZM de SLP-Sedeña de Graciano Sánchez	471,047	850,828	1,040,443	2.2	2,000	12,859	14,893	7.4	52.7

Fuente: SEDESOL, La Expansión de las Ciudades 1980-2010, México 2012.

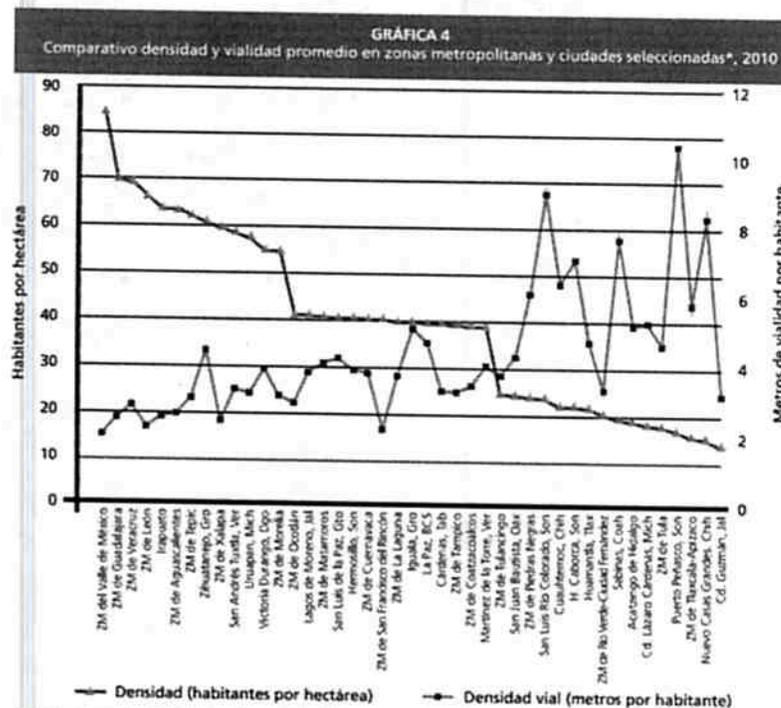
21

De acuerdo a las estadísticas que dicho estudio refiere, el incremento en el parque vehicular de la Zona Metropolitana de Guadalajara es considerado como uno de los más importantes, a razón del crecimiento exponencial de su población, así como el desarrollo de su infraestructura urbana, por lo que las condiciones de

³ Fuente: Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015. ONU-Hábitat. México. 2014. <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

tratamiento de políticas públicas relacionadas con la movilidad requieren de atender a todas aquellas características con las que se conforma la ciudad.

Según lo refiere la siguiente gráfica, queda establecido que la Zona Metropolitana de Guadalajara es la que más perdió metros de vialidad, en comparación con la densidad por habitante.



* Se seleccionaron las ZM y las ciudades con las mayores y menores densidades, así como las intermedias.
Fuente: SEDESOL. La Expansión de las Ciudades 1980 - 2010.

Parte de la dinámica que se da en la Zona Metropolitana de Guadalajara, también obedece al tipo de transporte que se ha detonado en la ciudad, toda vez que los particulares han optado por utilizar transporte privado para la realización de sus actividades, en contraste con el uso de transportes de uso masivo o movilidad no motorizada. Por lo cual, en el supuesto en que la ciudad atienda a los criterios de sustentabilidad que prevén las recomendaciones del Organismo Internacional, debemos incidir en la generación y adaptación de ejes viales

exclusivos o preferentes que permitan garantizar la integridad física de aquellos transeúntes que utilicen medios de transporte, traslado o desplazamiento que privilegian la sustentabilidad de la movilidad urbana en la ciudad.

CUADRO 4
Modos de transporte en las zonas metropolitanas y ciudades de más de 500 mil habitantes

ZM y ciudades de más de 500 mil habitantes ordenadas por tamaño	Población (2010)	Área (km²)	Densidad (hab/km²)	Índice de transporte	Autobús	Taxi	Tranvía	Bicicleta	Motocicleta	Carro particular
ZM del Valle de México	21,116,862	145,500	145	0.14	X	X	X	X	X	X
ZM de Guadalajara	4,800,076	41,500	116	0.20	X	X	X	X	X	
ZM de Monterrey	4,100,104	22,000	186	0.21	X	X	X	X	X	
ZM de Puebla-Quetzaltenango	2,204,700	19,100	115	0.16	X	X	X	X	X	
ZM de Toluca	2,000,125	40,200	50	0.14	X	X	X	X	X	
ZM de Tijuana	1,711,420	21,100	81	0.40	X	X	X	X	X	
ZM de León	1,420,100	11,000	129	0.15	X	X	X	X	X	
ZM de Juárez	1,332,100	20,200	66	0.20	X	X	X	X	X	
ZM de La Laguna	1,211,000	24,000	50	0.16	X	X	X	X	X	
ZM de Querétaro	1,107,100	17,400	63	0.22	X	X	X	X	X	
ZM de Sanidad de Graciano Sánchez	1,040,000	10,000	104	0.18	X	X	X	X	X	
ZM de Mérida	970,000	27,000	35	0.26	X	X	X	X	X	
ZM de Morelia	906,000	22,000	41	0.21	X	X	X	X	X	
ZM de Aguascalientes	932,000	11,000	85	0.25	X	X	X	X	X	
ZM de Cuernavaca	824,000	20,000	41	0.17	X	X	X	X	X	
ZM de Acapulco	803,400	15,000	54	0.15	X	X	X	X	X	
ZM de Tampico	800,400	13,000	62	0.16	X	X	X	X	X	
ZM de Chihuahua	802,500	27,000	30	0.21	X	X	X	X	X	
ZM de Morelia	629,000	12,000	52	0.23	X	X	X	X	X	
ZM de Saltillo	622,100	21,000	30	0.16	X	X	X	X	X	
ZM de Veracruz	611,000	10,000	61	0.20	X	X	X	X	X	
ZM de Villahermosa	250,400	11,000	23	0.18	X	X	X	X	X	
ZM de Reynosa-Río Bravo	222,100	10,000	22	0.22	X	X	X	X	X	
ZM de Tuxtla Gutiérrez	180,100	10,000	18	0.16	X	X	X	X	X	
ZM de Cancún	677,100	15,000	45	0.22	X	X	X	X	X	
ZM de Xalapa	666,000	9,000	74	0.19	X	X	X	X	X	
ZM de Oaxaca	607,000	13,000	47	0.14	X	X	X	X	X	
ZM de Colima	602,000	9,000	67	0.14	X	X	X	X	X	
ZM de Pinar del Río	513,000	2,000	25	0.14	X	X	X	X	X	
ZM de Pachuca	512,100	14,000	37	0.20	X	X	X	X	X	
Hermosillo, Sonora (AU-Area Urbana)	415,000	17,000	24	0.22	X	X	X	X	X	
Culiacán, Sin (AU)	415,100	12,000	34	0.13	X	X	X	X	X	
Victoria de Durango (AU)	318,100	9,000	35	0.24	X	X	X	X	X	

Notas: En las 29 ZM restantes solo existe transporte colectivo y taxi y solo en dos casos (ZM de Nuevo Laredo y Puerto Vallarta) existen a nivel periferia proyectos de transporte masivo (BRT) con apoyo de fondos federales.
Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010; SEDESOL, La Expansión de las Ciudades 1980 - 2010; BANOBRAS, Reporte de proyectos del Fondo Nacional de Infraestructura, 2012.

Para el caso que nos ocupa la presente iniciativa, se pretende que, de acuerdo a los criterios de movilidad sustentable y seguridad, pudiera incidirse, a través de un protocolo específico para implementar en las poco más de 500 escuelas, entre públicas y privadas, que existen en el Municipio, con el objeto de realizar un levantamiento de la totalidad de éstas que manifiesten interés en formar parte en un programa de seguridad vial de patrullas escolares, mediante la implementación de un modelo de fomento a la cultura y seguridad vial en

operativos itinerantes en diversos horarios hábiles del funcionamiento de dichas escuelas para los procesos de entrada y salida de alumnos.

El objeto de tales operativos es el diseño programa, en el que se contemple el diseño de estrategias de movilidad y seguridad vial en cruceros aledaños a zonas escolares, así como la implementación de equipamiento urbano removible, preferentemente, reductores de velocidad que satisfagan los lineamientos que establecen normas oficiales mexicanas y demás lineamientos internacionales aplicables, que facilite la realización de los operativos, para que el mismo pueda ser retirado y/o colocado de manera temporal, para garantizar la integridad física de alumnos y transeúntes.

Cabe hacer mención que el objetivo del programa que persigue esta iniciativa es el fomento de una cultura de la prevención de accidentes. Se propone que sea realizado en zonas escolares y sus áreas aledañas, en particulares horas del día en donde exista un algún conflicto vial. Esto, con el fin de resguardar la seguridad de los alumnos, ante la presencia de tránsito vehicular y que exista una armonía entre conductores y peatones, además de fomentar en ellos la cultura de la educación vial en cuanto a señales de tránsito, índice de velocidad y el respeto a dichas disposiciones.

La presente iniciativa persigue el objetivo de institucionalizar los siguientes criterios de políticas públicas para los siguientes efectos:

- Contribuir para que la vialidad del entorno escolar se realice con fluidez, privilegiando el tránsito peatonal y evitando riesgos de accidentes;
- La no intervención del equipamiento urbano e infraestructura vial de manera permanente, con la finalidad de satisfacer las recomendaciones de organismos internacionales que permitan la agilización del traslado para mitigar los efectos negativos de agentes contaminantes en la atmósfera; y
- Propiciar la implementación de un protocolo permanente de entrada y salida de alumnos de todos los turnos escolares, con el fin de mejorar la afluencia del tránsito y contribuir en la preservación de la seguridad e integridad física de los alumnos.

Es indispensable referir que existe legislación Federal en la que expresamente se refiere de la responsabilidad que los Municipios pueden y deben tener al respecto, en la implementación de políticas públicas coordinadas para

garantizar los objetivos previstos en la Ley, y en los que existe una responsabilidad directa por aquellos espacios educativos que se encuentren dentro de su territorio, tal y como lo establece la Ley General de Salud en su artículo 42, como a la letra refiere:

*“Artículo 42.- En la impartición de educación para menores de edad se tomarán medidas que aseguren al educando la protección y el cuidado necesarios para preservar su **integridad física, psicológica y social** sobre la base del respeto a su dignidad, y que la aplicación de la disciplina escolar sea compatible con su edad.*

[...]

En este mismo, sentido, la Ley Estatal en materia de Educación en Jalisco refiere:

ARTÍCULO 1º.- *El objeto de esta Ley es regular los servicios educativos que se presten en la entidad por el Gobierno del Estado de Jalisco, sus Municipios, los organismos descentralizados, así como aquellos que proporcionen los particulares con autorización o reconocimiento de validez oficial de estudios. Las disposiciones contenidas en esta Ley son de orden público, de interés social y de observancia general en el Estado de Jalisco*

[...]

ARTÍCULO 11.- *Son de interés público y social las actividades que en materia educativa realicen el Estado y los Municipios, sus Organismos Descentralizados y los particulares.*

[...]

ARTÍCULO 14.- *Corresponden al Ejecutivo Estatal las siguientes facultades:*

I a XXXIII. [...]

XXXIV.- Fomentar la cultura vial, mediante la implementación de programas de educación vial, dirigidos a los educandos que promuevan el conocimiento, comprensión y respeto a las normas, la prevención de accidentes y la convivencia responsable entre usuarios de las vías públicas;

ARTÍCULO 19.- *Corresponde específicamente a los ayuntamientos las siguientes obligaciones:*

I. a V.- [...]

VI.- Cooperar con las autoridades escolares en la atención de los servicios de salubridad e higiene y seguridad de las escuelas de educación pública de su jurisdicción, conforme a su presupuesto;

VII.- Establecer y sostener servicios de vigilancia escolar;

VIII.- Promover y coordinar con las autoridades competentes, con los Consejos Municipales de Participación Social en Educación y los Consejos Escolares, la realización de programas de educación para la salud, la prevención de accidentes, el sobrepeso y la obesidad, el mejoramiento

del medio ambiente, así como campañas para prevenir, combatir y erradicar la drogadicción, el alcoholismo y el tabaquismo;

IX. Promover y coordinar con los Consejos Municipales de Participación Social en la Educación y los Consejos Escolares, la realización de programas de educación en fomento de acciones de participación, coordinación y difusión de la cultura de protección civil y la emergencia escolar, y

[...]

ARTÍCULO 158. *La Secretaría de Educación, a través de su estructura y de conformidad a la disponibilidad presupuestaria, salvaguardará la integridad física y psicológica de los educandos dentro de los planteles educativos; o cuando así lo considere necesario podrá solicitar a las autoridades municipales y estatales competentes en materia de seguridad pública, tomen las medidas pertinentes para garantizar la seguridad en los alrededores de los planteles educativos.*

A su vez, de manera coordinada, existen las herramientas administrativas y legales correspondientes para facultar a este Ayuntamiento para la implementación de la política pública prevista en la presente iniciativa, de acuerdo a lo que refiere el artículo 20 de la Ley Estatal en materia de educación, como a la letra dice:

ARTÍCULO 20.- *El Ejecutivo Estatal y los ayuntamientos, en la esfera de sus atribuciones legales, podrán celebrar convenios con las autoridades federales y estatales, que tiendan a la eficacia de los servicios educativos.*

Finalmente, de acuerdo a lo que establece el Programa Sectorial de Salud, 2013-2018, por parte del Gobierno Federal, son objetivos primarios y específicos aquellos que, como a la letra se refiere:

"De acuerdo con el Programa Sectorial de Salud 2013-2018 en donde se establece la Estrategia

1. [...]

1.6.1. Promover la prevención de lesiones de causa externa; y la Estrategia

3.5 Contribuir a disminuir las muertes por lesiones de causa externa a través de la línea de acción

3.5.7 Promover la participación comunitaria, educativa, municipal y multisectorial para la prevención de accidentes en el hogar; y con base en el objetivo 3 del

Programa de Acción Específico Seguridad Vial 2013-2018 referente a "Contribuir a la adopción de conductas seguras de usuarios de vialidades para reducir daños a la salud por accidentes viales⁴".

De aprobarse la presente iniciativa, en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 90 del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara, se contemplan las siguientes:

Repercusiones Jurídicas

Únicamente aquellas de índole administrativo, en estricto cumplimiento con las disposiciones previstas, de competencia municipal en lo que respecta a la Ley Estatal en Materia de Educación.

Repercusiones Económicas

De manera directa no existen, para el beneficio comunitario en la inmediatez; no obstante repercutirá en el descenso del índice de accidentes que pudieran haberse suscitado en la periferia de los respectivos planteles educativos, lo que eventualmente derivaría en la no erogación, por parte de particulares, en gastos relacionados con los posibles siniestros.

Repercusiones Laborales

No existen.

Repercusiones Sociales

Se pretende incidir en el fomento a la cultura vial entre todos aquellos ciudadanos y educandos involucrados en el protocolo de seguridad que la presente iniciativa prevé, así como la salvaguarda de su integridad física de los mismos.

⁴ Fuente: Programa Sectorial de Salud, 2013-2018. Secretaría de Salud. Presidencia de la República.
<http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Comunicacion.htm>

Repercusiones Presupuestales

Todas aquellas implícitas en la erogación para la compra de equipamiento urbano indispensable para la implementación de los protocolos de prevención en las escuelas que se encuentran dentro del territorio municipal, a las que se refiere la presente iniciativa, así como los gastos administrativos implícitos en su operación.

Por lo anteriormente expuesto, tomando en consideración los argumentos previamente referidos y en uso de las atribuciones conferidas en que la fracción I del artículo 50 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, así como el artículo 76, fracción II, 81, fracción II y demás relativos del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara, someto a la consideración de esta Asamblea la siguiente iniciativa de

ACUERDO:

PRIMERO.- Se instruye a la Dirección de Educación a que, en un plazo no mayor a 15 días naturales realice un levantamiento de la totalidad de escuelas públicas y privadas que manifiesten interés en formar parte en un programa de seguridad vial de patrullas escolares, mediante la implementación de un modelo de fomento a la cultura y seguridad vial en operativos itinerantes en diversos horarios hábiles del funcionamiento de dichas escuelas para los procesos de entrada y salida de alumnos.

SEGUNDO.- Una vez conformado dicho padrón, referido en el resolutivo que antecede, se instruye a la Dirección de Educación, en coordinación con la Dirección de Movilidad y demás dependencias responsables a diseñar dicho programa, en el que se contemple el diseño de estrategias de movilidad y seguridad vial en cruceros aledaños a zonas escolares, así como la implementación de equipamiento urbano removible que facilite la realización de los operativos, para que el mismo pueda ser retirado y/o colocado de manera temporal, para garantizar la integridad física de alumnos y transeúntes.

TERCERO.- Así mismo, se instruye a las citadas dependencias a que, elaboren un manual de funcionamiento de los operativos de patrullas escolares con el objeto que estos puedan ser distribuidos y socializados con alumnos, maestros, padres de familia y sociedad en general interesada en este programa.

CUARTO.- Se instruye a la Dirección de Educación Municipal, en coordinación con las dependencias competentes y la Secretaría General del Ayuntamiento a que, en caso de resultar indispensable, realicen las gestiones necesarias para formalizar, mediante un convenio de colaboración con la Secretaría de Educación del Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado de Jalisco, para efectos de establecer todas aquellas atribuciones, obligaciones, cláusulas y demás acuerdos entre ambas entidades gubernamentales para efectos del cumplimiento del presente acuerdo.

QUINTO.- Túrnese la presente iniciativa a la Comisión Edilicia de Servicios Públicos como convocante y de Hacienda Pública como coadyuvante, para su estudio y, en su caso, aprobación.

Atentamente

Guadalajara, Jalisco; a 18 de mayo del 2017

Salón de Sesiones del H. Ayuntamiento de Guadalajara



**REGIDORA JEANETTE
VELAZQUEZ SEDANO**



**REGIDOR JOSÉ MANUEL
ROMO PARRA**