



Palabras del presidente de la Comisión Estatal de Derechos Humanos de Jalisco (CEDHJ), Felipe de Jesús Álvarez Cibrián, al dar a conocer la Recomendación 32/2011, dirigida al licenciado Diego Monraz Villaseñor, secretario de Vialidad y Transporte del Estado y presidente de la Junta de Gobierno del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público, y de la Junta de Gobierno del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, así como al licenciado Raúl Vázquez González, representante del Gobernador del Estado, en su carácter de presidente de la Junta de Gobierno del Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público

Durante enero de 2009 se recibieron 2 352 quejas que por escrito presentaron usuarios del servicio de transporte público de la zona metropolitana de Guadalajara, por actos y omisiones que estimaron violatorios de sus derechos humanos.

Dichas inconformidades coincidieron en que durante los últimos años se ha realizado una indebida y deficiente prestación del servicio de transporte público, y que las autoridades competentes eran omisas en supervisar su funcionamiento conforme al marco legal, pues señalaron que las unidades siguen causando daños y muertes, además de que no existía un adecuado seguimiento de los procedimientos para indemnizar a las víctimas o a sus deudos.

La Comisión acreditó que son insuficientes las diversas acciones realizadas por la Secretaría de Vialidad y Transporte encaminadas a reducir los accidentes de las unidades que prestan ese servicio, entre ellas, el programa VECTIO, ya que aunque el número de accidentes ha bajado, ello no ha influido en la disminución de fallecimientos por ese motivo. Los choferes del transporte público no han dejado de estar involucrados en accidentes que causan daños y muertes.

Esto hace evidente la necesidad de reforzar al personal de las áreas jurídica y operativa de la Secretaría que revisan que se cumpla con los 37 puntos de seguridad de dicho programa, pues los titulares de las concesiones del transporte público colectivo y sus operadores siguen incumpliendo con las obligaciones estipuladas en la Ley de los Servicios de Vialidad y Transporte del Estado.

El coordinador de Inspección del Transporte Público informó que de 2008 a 2009 se revisaron 1 550 unidades de diferentes empresas, de las cuales 1 090 no cumplieron con la inspección, es decir, 70 por ciento.

Además, en los reportes interpuestos por los usuarios del transporte público en el Centro de Información al Usuario, se advierte que los más frecuentes son: por no respetar paradas oficiales ni al pasaje, negar el servicio, manejar imprudentemente, a exceso de velocidad y no permitir el ascenso y el descenso.

En los últimos seis años la cifra más alta de reportes se obtuvo en 2007, y se logró una significativa disminución en 2009, que se ha sostenido hasta los primeros dos meses de 2011, con un promedio mensual de entre los 355 y 360 reportes. No obstante los decesos de víctimas del transporte público repuntaron de 2009 a 2010 a más del doble de personas, tendencia que se mantuvo hasta mediados de mayo de 2011. De acuerdo con la estadística proporcionada por el Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, en 2005 fallecieron 34; en 2006, 40, en 2007, 33; en 2008, 56; en 2009, 31; en 2010, 67 y hasta el 17 de mayo de 2011, 22.

El representante del secretario ejecutivo del Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público, Felipe Alexandro Guzmán Pérez, aportó la información de estadística relativa a los accidentes en los que intervinieron unidades del transporte público, pero sin los datos concretos sobre las indemnizaciones otorgadas a los lesionados o a los deudos de las personas fallecidas, pues aseguró que tendría que localizarlos a través de las empresas transportistas y de las mutualidades. Respuesta similar dio en marzo de 2010, Eugenia González Lomelí, quien entonces ostentaba el mismo nombramiento..

Es evidente que dicho organismo carece de un archivo sobre los pormenores de la atención proporcionada a las víctimas del transporte público, circunstancia que le impide vigilar que los propietarios de esas unidades cubran los gastos de atención médica y hospitalarios, funerarios e indemnizaciones por muerte, o bien que pueda coadyuvar para la aplicación de las sanciones correspondientes, conforme a sus facultades.

Nuestra sociedad está inmersa en el fortalecimiento de las medidas tutelares hacia las personas. Ahora, las necesidades de la vida humana crecen, se intensifican y demandan una mejor calidad de vida, por lo que se ha ampliado el catálogo de los derechos humanos, ya que puede claramente identificarse el surgimiento de una nueva clase de derechos provenientes de intereses colectivos, comunes a grupos de personas afectadas por un mismo factor que pretenden reclamar justicia de manera conjunta. En el caso que nos ocupa, todo un grupo de usuarios del transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara demanda una mejor calidad en la prestación de dicho servicio, sin que se cumpla el propósito que se hace año con año para mejorarlo.

Asimismo, los tratados internacionales en materia de derechos humanos en la última década han tenido una mayor difusión y aplicación en lo que se refiere a los derechos humanos de la tercera generación, promovidos desde los años ochenta para motivar el progreso social y cultural. Se pretende con estos elevar el nivel de vida de todos los pueblos, en un marco de respeto y colaboración mutua.

Un sistema de transporte público eficaz es parte fundamental para el desarrollo integral de las ciudades y el desempeño eficiente de sus habitantes, sean estos usuarios o no del servicio.

La capacitación y sensibilización de los conductores tienen un papel preponderante, pero éstas deben ir acompañadas de condiciones laborales dignas, que les permitan desarrollar su actividad de una manera eficiente y apegada a la normativa.

Una posible solución a lo anterior es efectuar un reordenamiento jurídico y administrativo que tome en cuenta todos los aspectos: desde las condiciones laborales y salariales de los conductores, hasta la necesaria modernización y estructura que haga de este servicio una herramienta de crecimiento económico y social cada vez más eficiente y segura. Para ello, los choferes deben tener un sueldo decoroso, no basado en el porcentaje de ingresos por el pasaje.

El Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público tiene las facultades específicas de vigilar que los propietarios de los vehículos del transporte público que participen en accidentes viales cubran los gastos de atención médica y hospitalarios, gastos funerarios e indemnizaciones por muerte, de manera rápida y oportuna, y en su caso se coadyuve para la aplicación de las sanciones correspondientes, así como de vigilar que la atención se brinde de manera oportuna e inmediata a las víctimas.

Para que pueda desempeñar con eficacia tales obligaciones, es preciso que dicho Consejo cuente con los expedientes de cada una de las víctimas que le permita dar seguimiento a la atención que otorguen las empresas del ramo por medio de sus mutualidades, y constatar oportunamente la atención recibida.

Corresponde al CEIT y al OCOIT evaluar los reportes de los usuarios y analizar la problemática para proponer los planes y acciones tendentes a mejorar el servicio. Es su atribución proponer medidas y normas técnicas para la protección de la vida y la salud de los usuarios, pero su trabajo no se ha visto reflejado en el mejoramiento del servicio. Es necesario e indispensable que las medidas y normas técnicas para disminuir los decesos y lesionados por accidentes se refuercen y doten de mayor eficacia.

Es claro que las atribuciones de ambos organismos tienen que ver con el contexto general de la inconformidad presentada por la indebida y deficiente prestación del servicio de transporte público, de ahí la necesidad de que observen los requerimientos actuales de la población que lo utiliza, a fin de mejorarlo.

Quedó plenamente demostrado que las acciones emprendidas por la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado, el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado y el Centro Estatal de

Investigación de la Vialidad y el Transporte no han sido suficientes para disminuir los decesos por accidentes, ya que 2010 fue el año en se registraron más y con ello se han violado el derecho a la vida y el derecho a la integridad y seguridad personal.

También se acreditó que el Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público no cuenta con los expedientes de las víctimas, lo cual no le permite constatar oportunamente si se cubrieron o no los gastos de atención médica, hospitalarios, funerarios e indemnizaciones por muerte.

Por lo anterior, la Comisión Estatal de Derechos Humanos dirige las siguientes

Recomendaciones:

Al licenciado Diego Monraz Villaseñor, secretario de Vialidad y Transporte del Estado:

Primera. Intensifiquen, de manera permanente y con apego a la legalidad, las acciones emprendidas en el programa VECTIO, para que los conductores del transporte público colectivo cumplan con lo establecido en la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, así como en su Reglamento y en las normas técnicas de la materia.

Segunda. Supervise y evalúe el desempeño del personal de la Secretaría de Vialidad y Transporte que participa en el programa VECTIO, a fin de que se cumpla con los puntos previstos en dicho programa.

Tercera. Gire instrucciones para que se instalen carteles en lugares estratégicos, se otorguen trípticos a la población en general, con información básica para que el ciudadano prevenga accidentes, y se intensifiquen campañas a través de los medios idóneos para que las personas se responsabilicen de su seguridad vial y cuenten con los números telefónicos y página de Internet para interponer quejas por mala prestación del servicio.

Cuarta. Realice la debida señalización preventiva en las paradas oficiales del transporte público urbano, en especial en las que se tengan registradas incidencias frecuentes de accidentes relacionados con el ascenso y descenso de los usuarios.

Quinta. Gestione lo necesario para que se impartan cursos continuos de capacitación a los choferes y concesionarios, en los que se les instruya acerca del respeto que se debe tener al peatón y a los usuarios, encaminados a erradicar los malos hábitos que puedan existir en la conducción de las unidades.

Al licenciado Diego Monraz Villaseñor, en su carácter de presidente de la Junta de Gobierno del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado, y presidente de la Junta de Gobierno del Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte:

Primera. Conforme a las atribuciones coordinadas que tienen el Ocoit y el Ceit, estudien los hechos analizados en esta resolución para que propongan las modificaciones de operación que resulten necesarias, a efecto de reducir al mínimo el número de víctimas, así como para promover las reformas legales para mejorar la

calidad en la prestación del servicio, con el fin de proteger los derechos a la vida, así como a la integridad y seguridad personal.

Segunda. Realice un estudio en el que se analice la factibilidad de que, como una medida de seguridad, las unidades cuenten con plataformas al piso y puerta de descenso en la parte media del camión, que permitan un ascenso y descenso seguro a sus usuarios, particularmente a las personas con alguna discapacidad, adultos mayores, gente pequeña, así como a niñas y niños, y que esas unidades sean lo menos contaminantes posible para el medio ambiente.

Tercera. Gestione que se realice un estudio en el que se analice la factibilidad de cambio del concepto de concesionario al de empresario, bajo un sistema en el que los propietarios de las unidades de una misma ruta obtengan ingresos iguales, lo que podría evitar conflictos originados por la competencia entre concesionarios para ganar pasaje, y con ello reducir accidentes y mejorar las condiciones de trabajo de los choferes y el servicio. El resultado de dicho estudio podría sustentar la promoción de reformas legales que coadyuven al logro de esos objetivos.

Al licenciado Raúl Vázquez González, representante del Gobernador del Estado, en su carácter de presidente de la Junta de Gobierno del Consejo para la Atención de las Víctimas del Transporte Público:

Realice lo necesario para que ese Consejo cuente con un expediente por cada víctima que facilite la concentración y acceso a la información, que le permita dar seguimiento a la atención que otorgan las empresas que prestan ese servicio, a través de sus mutualidades, y constatar oportunamente si se cubrieron o no los gastos de atención médica, hospitalarios, funerarios e indemnizaciones por muerte, así como para que el Consejo pueda coadyuvar en la aplicación de las sanciones correspondientes.

Las autoridades a las que se les dirigen estas Recomendaciones, tienen diez días hábiles, contados a partir de la fecha en que se le notifique, para que informen a este organismo sobre su aceptación.