



Colima

GOBIERNO DEL ESTADO
PODER EJECUTIVO

GOBERNADORA CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE COLIMA
INDIRA VIZCAÍNO SILVA

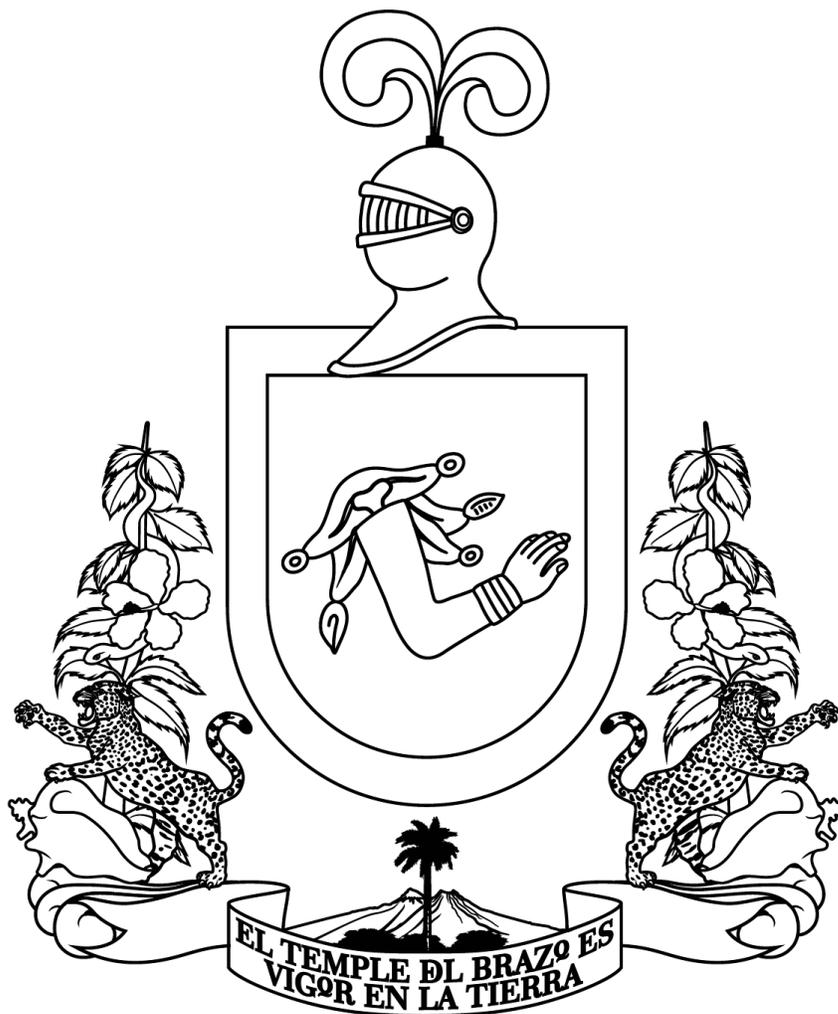
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO Y
DIRECTOR DEL PERIÓDICO OFICIAL
ALBERTO ELOY GARCÍA ALCARAZ

Las leyes, decretos y demás disposiciones obligan y surten sus efectos desde el día de su publicación en este Periódico, salvo que las mismas dispongan otra cosa.

www.periodicooficial.col.gob.mx

EL ESTADO DE COLIMA

PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO
CONSTITUCIONAL DEL ESTADO



EDICIÓN EXTRAORDINARIA
MIÉRCOLES, 12 DE JUNIO DE 2024

TOMO CIX
COLIMA, COLIMA

NÚM.

49

50 págs.



EL ESTADO DE COLIMA

www.periodicooficial.col.gob.mx

SUMARIO

**DEL GOBIERNO DEL ESTADO
COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS**

ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS, CELEBRADA EN LA CIUDAD DE COLIMA, COLIMA, EL 06 DE JUNIO DE 2024.

Pág. 3

**DEL GOBIERNO DEL ESTADO
COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS****ACTA**

DE LA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS, CELEBRADA EN LA CIUDAD DE COLIMA, COLIMA, EL 06 DE JUNIO DE 2024.

ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS, CELEBRADA EN LA CIUDAD DE COLIMA, COLIMA, EL 06 DE JUNIO DE 2024.

Siendo las 18:15 horas del día 06 de junio de 2024, en las instalaciones de la Sala A del Complejo Administrativo del Estado de Colima, en la Ciudad de Colima, Colima, previa convocatoria que se realizó a los integrantes de la Comisión Mixta de Tarifas en los términos que señala el artículo 354, numeral 1, fracciones I, II y III, inciso a), b), c) y d) y numeral 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, Se reunieron en Sesión Ordinaria los integrantes de la Comisión Mixta de Tarifas para realizar los trabajos correspondientes a la **REVISIÓN ANUAL 2024 DE LAS TARIFAS TÉCNICAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO DE LA ZONA: CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ Y DE LAS CIUDADES DE MANZANILLO Y TECOMÁN.**

La sesión se realizó bajo el siguiente Orden del Día:

- I. Bienvenida por parte del Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, Secretario General de Gobierno y representante de la Mtra. Indira Vizcaíno Silva, presidenta de la Comisión Mixta de tarifas, y apertura de la sesión para realizar los trabajos correspondientes a la REVISIÓN ANUAL 2024 DE LAS TARIFAS TÉCNICAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO DE LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ, Y DE LAS CIUDADES DE MANZANILLO Y TECOMÁN.
- II. Aprobación del Orden del día.
- III. Lista de Asistencia.
- IV. Presentación de los Diagnósticos Tarifarios y aprobación, en su caso, por los integrantes de la Comisión Mixta de Tarifas.
- V. Presentación de compromisos.
- VI. Definición de las tarifas sociales generales 2024.
- VII. Intervención de los Miembros de la Comisión Mixta de Tarifas.
- VIII. Cierre de la sesión ordinaria de la Comisión Mixta de Tarifas.

La primera sesión ordinaria se encuentra presidida por el **Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, Secretario General de Gobierno**, acorde a las instrucciones que le fueron dadas por la Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Colima, la Maestra Indira Vizcaíno Silva, en términos de lo dispuesto en la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima en sus preceptos 15 numeral 1 fracción I, 354 numeral 1 fracción I con relación a lo establecido en los artículos 32 fracción XVII, 33 fracción XXX de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública del Estado de Colima con relación a lo dispuesto en los artículos 6 numeral 1 fracción VII y 7 numeral 1 fracciones II, XVII, XXVII, XLIX y LVIII del Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno, asistido por el **Ing. Armando González Manzo, Encargado del Despacho de la Subsecretaría de Movilidad y Secretario de la Comisión.**

1. En primer término y como primer punto del orden del día, el Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, en su carácter de representante de la Presidenta de la Comisión Mixta de Tarifas procedió a dar la bienvenida a las personas presentes. Ocurrido lo anterior, el Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, en su carácter de representante de la Presidenta de la Comisión Mixta de Tarifas, le dio el uso de la voz al Ing. Armando González Manzo, Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas.
2. En uso de la voz, el Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas procedió a la lectura del Orden del Día para su aprobación, en su caso. Tras presentar el orden del día y no existir objeción, se sometió a aprobación, mismo que fue aprobado por unanimidad de los integrantes de la Comisión Mixta de Tarifas.
3. En cumplimiento con el punto III de la orden del día, el Ing. Armando González Manzo, Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas, realizó el pase de lista de asistencia, documento que firman todos y cada uno de los 21 asistentes y al concluir con ello, agradeció la presencia a los asistentes a la sesión y mencionó que los integrantes considerados en la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, que componen dicha Comisión, se encuentran presentes,

por lo tanto, hay Quórum Legal para la realización de la sesión. Expuesto lo anterior, nuevamente el Secretario de la Comisión Mixta da uso de la voz al Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, en su carácter de representante de la Presidenta de la Comisión Mixta de Tarifas.

4. Como punto IV el Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas, presentó los correspondientes DIAGNÓSTICOS TARIFARIOS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO DE LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ, y de las CIUDADES DE MANZANILLO Y TECOMÁN; presentándose en ese orden como son mencionados:

DIAGNÓSTICO ANUAL DE LA TARIFA TÉCNICA 2024, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA ZONA CONURBADA COLIMA Y VILLA DE ÁLVAREZ

ANTECEDENTES

Por medio del memorándum NO. SUB-SEMOV/DS/034/2024 el Ing. Armando González Manzo, Encargado del Despacho de la Subsecretaría de Movilidad, instruyó a la Dirección General del Sistema Integrado de Movilidad que realizará la **REVISIÓN ANUAL DE LA TARIFA TÉCNICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ**, determinado por el artículo 356 en su párrafo identificado con el arábigo 2, tomando en cuenta los lineamientos y metodología de cálculo determinados en dicho artículo 356 en su párrafo identificado con el arábigo 1, con relación al 359 en su párrafo identificado con el arábigo 1 fracciones I, II y III y en su párrafo identificado con el arábigo 2, todos de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Para ello el estudio encomendado, contempló tanto la información que proporcionaron las concesionarias prestadoras del servicio de transporte público colectivo de la zona conurbada COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ, a que se refiere el artículo 352 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, así como la información recabada por la subsecretaría de Movilidad, dicha información consistió en lo siguiente:

- I. Costos fijos, relativo a los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos;
- II. Costos variables, relativo a los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado;
- III. Costos de capital, relativo a los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos;
- IV. Utilidad y;
- V. Recursos no tarifados.

La antes citada información, fue entregada a la Subsecretaría de Movilidad por los siguientes concesionarios:

- Sistema Integral de Transporte de Colima S. A de C.V.
- Sociedad Cooperativa de Autotransportes Colima – Villa de Álvarez S. C. L.
- Sistema Único de Transporte de personas de la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez.

Conforme al Decreto que autoriza el acuerdo que define las tarifas del transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo urbano para la zona conurbada de Colima-Villa de Álvarez, aprobado por la Comisión Mixta de Tarifas el 19 de octubre de 2017, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Colima"; Tomo 102, Colima, Col., sábado 11 de noviembre del año 2017; Núm. 72 pág. 2871, la tarifa social autorizada para dicha Zona Conurbada fue de \$8.00 por persona, vigente a la fecha de elaboración del presente análisis.

Dado el tiempo que ha transcurrido, sin que a la fecha haya vuelto a sesionar la comisión mixta de tarifas, aunado el incremento de insumos entre ellos, el aumento en el precio del combustible, fue que los distintos concesionarios del sistema de transporte público gestionaron a la Titular del Poder Ejecutivo del Estado que dado las condiciones socioeconómicas prevalecientes, era necesaria la revisión anual de la tarifa, por ello se requería que se realizarán los estudios necesarios para la actualización de las tarifas técnica y la social.

Para la elaboración de estudios y análisis técnicos, previamente se realizaron las siguientes reuniones informativas:

- **12 de abril 2024:** Entrega a la Subsecretaría de Movilidad de datos operacionales y administrativos por cada una de las tres empresas concesionarias que actualmente operan en la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez.
- **23 de abril 2024:** Presentación de resultados preliminares de cálculo de tarifa técnica.

- **24 de abril 2024:** Presentación del proyecto del Sistema Integrado de Movilidad y ajustes finales con los representantes legales de las empresas operadoras de la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez.

ANÁLISIS

1.1 DEFINICIÓN DE COMPONENTES PARA EL ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA

Un factor importante en el incremento de costos operativos es el aumento en precio del combustible, en abril de 2024, el precio promedio del diésel incrementó un 49% en el Estado en comparación al 2017, resumiéndolo en la siguiente tabla:

Año	Precio promedio Diesel
2017	\$16.90
2018	\$19.37
2019	\$21.36
2020	\$19.71
2021	\$21.42
2022	\$23.27
2023	\$24.15
2024	\$25.25

Nota. En base a la Comisión Reguladora de Energía "Precios promedios por Entidad Federativa", abril 2024.

Partiendo de la necesidad de revisar los componentes financieros de la tarifa y su afectación con la flexibilización de los precios del diésel desde el 2016, y de acuerdo al Título VI, Capítulo I de los Objetivos, Principios y Facultades de la política tarifaria, en el artículo 349 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se determina que la política tarifaria deberá establecer la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos.

Aunado a lo anterior, la situación ante la contingencia de la pasada pandemia Covid 19 en el Estado de Colima generó una disminución de demanda y por tanto una disminución en ingresos en el sistema de transporte público. En el periodo de la pandemia 2020 se estima una pérdida de demanda del 57% en el Estado, y específicamente en la zona conurbada Colima-Villa de Álvarez una reducción del 50% aproximadamente ocasionando un incremento en los costos operativos, concluyendo con una pérdida aproximada de 40 millones de pesos en el sector, pues, aunque existió una reducción en la operación, modificaciones en el rol y solo algunas rutas de transporte fueron suspendidas, el transporte colectivo, no dejó de operar.

Las consideraciones para la definición de tarifas que se establecen en el artículo 352, numeral 1, fracciones I, II, III, IV, V, VI y VII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, son:

Artículo 352. Consideraciones para la definición de las tarifas

1. Para la definición de las tarifas de los servicios deberán considerarse:

- I. Costo de recuperación de la operación de rutas y servicios;
- II. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
- III. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
- IV. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;
- V. Gasto en mantenimiento;
- VI. Ingresos adicionales a la tarifa; y
- VII. Aplicación de subsidios.

Conforme a los artículos 353 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 354 en su párrafo identificado en el arábigo 1, ambos de la Ley de Movilidad antes citada, es facultad de la Comisión Mixta de Tarifas fijar las tarifas, dicha Comisión es presidida por el Titular del Ejecutivo del Estado, en la cual participa también la Subsecretaría de Movilidad. Cada año, la Comisión Mixta deberá reunirse para evaluar el comportamiento financiero de los sistemas de transporte, actualizando los datos de demanda, costos operativos y acciones de optimización para mejorar la eficiencia del servicio de transporte.

De acuerdo al artículo 356, de la referida Ley, esta revisión anual se hará a la tarifa técnica (compuesta por los costos de operación y la utilidad acordada, dividida entre la demanda estimada), siendo la tarifa social (pago asequible para los usuarios) definida por el Ejecutivo del Estado en el seno de la Comisión Mixta de Tarifas.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 359 en su párrafo identificado con el arábigo 1 fracciones I, II y III y en su párrafo identificado con el arábigo 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, debe definirse una canasta básica de costos que cubran los costos fijos, variables de operación, de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario. Por lo anterior, para el cálculo de la tarifa técnica de los sistemas de transporte en el Estado, se definió la siguiente estructura de costos:

1. Demanda: usuarios generales y preferenciales.
2. Canasta de Costos:
 - a. Costos fijos: salarios, prestaciones, seguros, gastos administrativos.
 - b. Costos variables: combustible, mantenimientos preventivos, imprevistos, etc.
 - c. Costos de capital: inversiones, amortización de vehículos, recuperación del capital y utilidad.
3. Condiciones administrativas: Modelos de gestión, tipo de administración, esquema de contratación y remuneración de personal, impuestos, etc.

1.1.1 ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA

Los datos obtenidos se dividieron en dos análisis comparados: la información obtenida por la Subsecretaría de Movilidad y la información proporcionada por los concesionarios vía oficio. Las estimaciones de costos con los precios referenciados son actualizados con fecha de abril de 2024.

Del diagnóstico general de operación obtenida por la Subsecretaría, se establecieron los siguientes resultados para la zona conurbada de Colima-Villa de Álvarez:

- A. **Kilómetros de operación:** Debido a la pernocta de los autobuses que genera la forma de operación en la Zona Conurbada, tienen una variación del 8% a 10% de kilómetros recorridos sin pasajeros, ya que al no contar con patios de encierro, obligan a los conductores a recorrer los autobuses hasta 10 km en promedio sin productividad (sin pasajeros).

Cabe mencionar que el rol de la zona conurbada analizada, considera la operación de turnos completos y medios turnos, es decir, que se tiene un autobús asignado para trabajar por la mañana y se tiene otro servicio por la tarde, esta forma de organización tiene como finalidad que todos los concesionarios generen ingresos diarios; sin embargo, dicha forma de operación genera que las pernoctas se incrementen.

Ciudad	Kilómetros recorridos por autobús (promedio diario)	Kilómetros operativos por autobús (promedio diario)	Kilómetros recorridos promedio en vacío (sin pasajeros)
Colima- Villa de Álvarez	127.62	117.62	10

Fuente de información: Elaboración propia SUBSEMOV en días hábiles, SIN considerar días de Descanso o guardias.

- B. **Pasajeros por día por autobús:** Al día se estima que cada autobús traslada a 471 usuarios de los cuales se estima que el 13% paga tarifa preferencial (estudiantes, personas de la tercera edad y discapacitados).

Ciudad	Pasajeros totales	Porcentaje de pasajeros con tarifa completa	Porcentaje de pasajeros con tarifa preferencial
Colima-Villa de Álvarez	471	87%	13%

Fuente de información: Elaboración propia SEMOV con base a los datos proporcionados por los concesionarios. Estimación de demanda en días hábiles de Lunes a Viernes.

- C. **Demanda equivalente:** Para el cálculo de la tarifa, se considera la demanda equivalente, la cual significa el promedio de personas pasajeras que pagan la tarifa social completa y las que pagan la tarifa preferencial (50% de descuento), lo cual, en términos monetarios, da como resultado el ingreso total del concesionario por autobús por día.

Ciudad	Pasajeros por día por autobús	Demanda Equivalente
Colima-Villa de Álvarez	471	440

Fuente de información: Elaboración propia SEMOV con base a los datos proporcionados por los concesionarios.

- D. **Días Trabajados** : Conforme al ROL único actualmente operando en la zona conurbada materia del presente análisis y debido a la sobreoferta del transporte público colectivo en dicha zona, las unidades operan mensualmente 9 días.
- E. **Canasta de Costos**: Conforme al artículo 359, numeral 1, fracciones I, II, III y numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se definen 3 grupos de costos principales que comprenden la canasta de costos: costos fijos, costos variables y costos de capital. La descripción de los componentes que se agrupan en estos 3 rubros se muestra a continuación:

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

1. Las tarifas que se fijen para las diferentes modalidades del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, costos de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario. Bajo las siguientes definiciones:

I. Son costos fijos los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos;

II. Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado; y

III. Son costos de capital los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos.

2. Con base en el estudio del costo de operación producto de la canasta básica, la Comisión Mixta determinará el rango de porcentaje de utilidad para el concesionario, tomando en consideración los indicadores económicos que publica el Banco de México y la situación económica prevaleciente.

Estructura de Costos	Concepto genérico	Descripción de concepto
Costos variables	Combustible	Gasto anual de diésel considerando los kilómetros operacionales y los kilómetros de traslado sin servicio al público (pernoctar).
	Aceites y lubricantes	Gasto anual para el mantenimiento preventivo de forma periódica, en función de los kilómetros recorridos totales (en servicio y sin servicio).
	Neumáticos	Gasto anual por el desgaste producto de los kilómetros totales recorridos.
	Mantenimiento	Gasto anual de mantenimiento correctivo de elementos mecánicos.
	Gastos imprevistos	Atención de accidentes, eventos imprevistos, daños ocasionados por agentes externos, etc.
Costos Fijos	Salarios y prestaciones	Pago de remuneración de conductores, considerando los pagos de prestaciones por Ley.
	Pago de derechos	Pagos administrativos con la Subsecretaría de Movilidad para la vigencia de la concesión.
	Seguros	Pago de seguro de viajero y del vehículo conforme a lo establecido por Ley.
	Gastos administrativos	Gastos de administración de las empresas y de los servicios auxiliares, tales como monitoreo y recaudo.
Costos de Capital	Ahorro para la reinversión	Fondo de ahorro para la renovación vehicular.
	Recuperación de capital	Depreciación del vehículo.

Fuente de información: Art. 359 Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

1.1.2 ESTRUCTURA DE COSTOS DE LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ

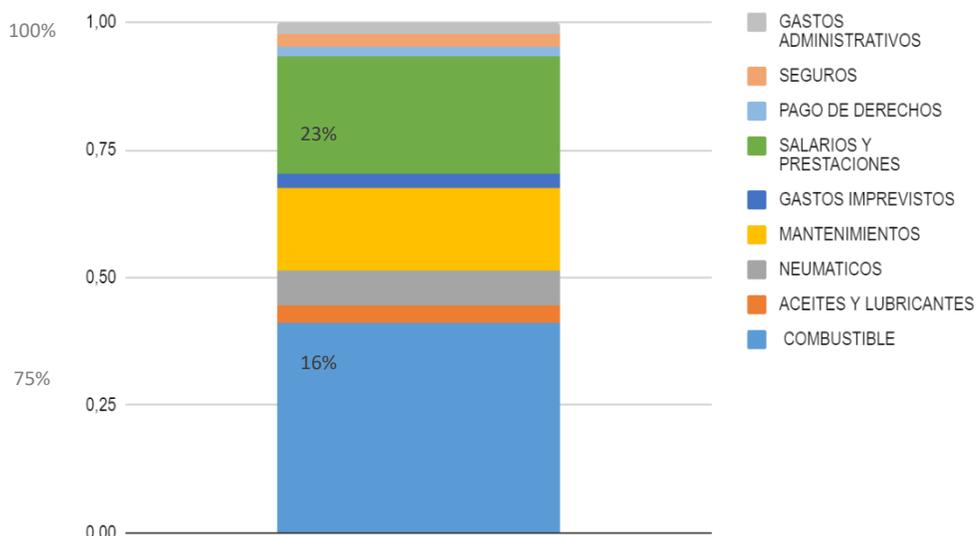
Siguiendo lo establecido en el análisis de la canasta de costos, se solicitó a los concesionarios la información de los costos actuales que se tienen en el sector y se realizó una comparativa de costos cotizados por la Subsecretaría de Movilidad (SUBSEMOV), los que se muestran a continuación:

TABLA COMPARATIVA DE COSTOS MENSUALES POR UNIDAD

CONCEPTO	DATOS PROPORCIONADOS POR LOS CONCESIONARIOS	DATOS OBTENIDOS POR LA SUBSEMOV
Costos variables		
Combustible	\$21,420.00	\$10,905.74
Aceites y lubricantes	\$3,950.00	\$2,880.00
Neumáticos	\$3,861.00	\$3,250.00
Mantenimiento	\$8,500.00	\$6,156.83
Gastos imprevistos	\$1,500.00	\$1,000.00
Costos fijos		
Salarios y prestaciones	\$11,572.00	\$10,628.00
Pago de derechos	\$271.00	\$271.00
Seguros	\$1,300.00	\$1,300.00
Gastos administrativos	\$1,350.00	\$1,350.00
Costos de capital		
Recuperación de capital para la renovación vehicular 11%	\$0.00	\$5,500.00
Sistema de prepago y cromática 7%	\$0.00	\$3,300.00
Utilidad 12%	\$6,446.88	\$5,250.00
Total Mensual	\$60,170.88	\$51,791.57
Cálculo de Tarifa	\$14.86	\$12.00

Fuente de información: Elaboración propia SUBSEMOV y datos proporcionados por los concesionarios.

PORCENTAJE DE COSTOS MENSUALES PARA LA ZONA CONURBADA D COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ



Se observa que los costos variables son el 70% del total del costo de operación, de los cuales el combustible es casi la mitad de los costos totales, por lo tanto, la principal problemática de los costos del transporte recae en el costo del combustible, salarios y en el mantenimiento de la unidad.

Así mismo, el salario y prestaciones de los trabajadores representa el 23% de los costos operacionales totales; ante la ausencia de un criterio único para el pago de salarios de conductores de vehículos de servicio público, se presentan asimetrías en todas las empresas, desde las horas de jornada laboral, la seguridad social y los pagos de obligaciones obrero-patronales. Dentro del análisis realizado por la Subsecretaría de Movilidad es también importante destacar el alza en el pago de la jornada laboral de \$300 (trescientos pesos 00/100 m.n.) a \$400.00 (cuatrocientos pesos 00/100 m.n.) derivado de la pandemia, presentado como un incentivo para evitar el abandono del conductor en el servicio de transporte.

La edad promedio de la flota de transporte colectivo urbano de la Zona Conurbada de Colima-Villa de Álvarez es de 2003, una antigüedad de **21 años**, resultado del esquema de organización actual que no favorece la optimización de costos operacionales y dando como resultado el incremento en costos de mantenimiento.

1.2 AFECTACIONES GENERALES EN LA OPERACIÓN

Con base en la revisión general de los costos y forma de operación del servicio de transporte colectivo de la zona conurbada Colima-Villa de Álvarez, se pueden identificar las siguientes causas que afectan de forma significativa los índices de costos:

1. No se cuenta con tecnología y control de conteo de pasajeros actualizada en los autobuses que le permita extraer información oficial a la autoridad para mejora de la planeación del sistema. Actualmente solo se realiza el análisis por medio del boletaje que los concesionarios informan a la Subsecretaría de Movilidad.
2. Las unidades no cuentan con botón de pánico como medida de seguridad para las personas usuarias y las personas operadoras del servicio de transporte colectivo.
3. El sistema actual de monitoreo de las unidades por medio del GPS es controlado por los concesionarios, dificultando la supervisión del cumplimiento y mejora del servicio por parte de la autoridad.
4. Se estima que existe un exceso de concesiones e igual número de unidades en un 23%, esto genera duplicidad en los costos fijos adicionales en la inversión de adquisición de autobuses.
5. La falta de infraestructura de soporte a la operación, como la ausencia de patios de encierro, obliga que las unidades pernoctan en distintos puntos de la zona, aumentando el número de kilómetros que recorre un autobús al día, reduciendo los márgenes de ganancia por falta de eficiencia operativa y seguridad del vehículo, gastando diésel al generar kilómetros en vacío.
6. Con la actual tarifa no existen costos de inversión o montos de ahorro para la renovación de la flota vehicular, encareciendo así los costos de mantenimiento y las condiciones mecánicas de los vehículos por su desgaste natural, resultando en unidades sin mantenimiento, con desperfectos que afectan la seguridad, la accesibilidad y la comodidad de las personas usuarias.
7. El 80% de los autobuses de transporte colectivo en la zona conurbada Colima y Villa de Álvarez tiene una antigüedad superior de 15 años, siendo autobuses del 2003 el promedio, por lo cual se considera como valor 0 (cero) la depreciación de dichos vehículos.
8. Existen asimetrías en el cálculo de salarios y prestaciones a los trabajadores, así como los pagos de derechos y responsabilidades fiscales de la totalidad de los concesionarios, asumiendo que un modelo de operación sin contratos formales de trabajo, remuneración o control de ingresos, es más costoso y menos flexible para la operación individual circunstancia que también impacta en el costo de la tarifa.
9. Las empresas concesionarias siguen operando con el modelo operacional de hombre-camión, razón por la cual, las asimetrías en los costos de operación y las ineficiencias en los gastos y la inversión hacen menos eficiente el uso y aprovechamiento de los recursos humanos, materiales y financieros del sistema impactando la calidad en el servicio para el usuario.

1.3 CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA

La tarifa técnica se calculó con el modelo financiero desarrollado por la Subsecretaría de Movilidad calibrado con base en 2 escenarios: 1) línea base, costos de acuerdo a estimaciones propias del modelo de operación en la multicentrada zona conurbada, y 2) Ajuste con los precios presentados por los concesionarios y los estimados por la Subsecretaría de Movilidad, conforme con la siguiente fórmula:

$$\text{TARIFA TÉCNICA} = \frac{\text{COSTO POR KILÓMETRO}}{\text{ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETROS}}$$

CÁLCULO APLICADO A LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ CON BASE A LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS CONCESIONARIOS RELATIVO A LA CANASTA DE COSTOS DE LA TARIFA

CÁLCULO DE TARIFA	=	\$KM*	Costos Operativos mensuales	=	\$60,170.88	=	29.45	\$14.86
			Oferta mensual		2043			
			Demanda Equivalente diaria		450			
			Oferta diaria		227			
		IPK*						

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

*\$KM: Costos por kilómetro

*IPK: Índice de Pasajeros por kilómetro

CÁLCULO APLICADO A LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ CON BASE A LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS CONCESIONARIOS Y ESTIMACIONES REALIZADAS POR LA SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD RELATIVO A LA CANASTA DE COSTOS DE LA TARIFA

CÁLCULO DE TARIFA	=	\$KM*	Costos Operativos mensuales	=	\$51,791.57	=	40.46	\$12.00
			Oferta mensual		1280			
			Demanda Equivalente diaria		430			
			Oferta diaria		128			
		IPK*						

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

*\$KM: Costos por kilómetro

*IPK: Índice de Pasajeros por kilómetro

Basados en la comparativa de costos operativos y formas de operación del servicio de transporte público colectivo en la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez analizados por la Subsecretaría de Movilidad, el cálculo que asertivamente logra sostener el servicio de transporte actual es de \$12.00, entendiéndose que esta estructura de costos es la mejor aproximación que puede realizarse, considerando que dentro del cálculo se han determinado porcentajes para la mejora operativa del sistema determinados como costos de capital, además de definir un balance entre la demanda y los costos del servicio.

1.4 EVALUACIÓN DE ESCENARIOS PARA EL AJUSTE DE TARIFA 2024

Se desarrollaron los siguientes escenarios de ajuste de tarifa:

1. Escenario 1. Mantener la tarifa:

- a. Mantener la tarifa significa seguir con el **margen de utilidad del 0%**, si el costo del combustible se mantiene en \$25.25, y los usuarios con una tarifa preferencial permanecieran en un promedio de servicios del 13% del total de pasajeros.
- b. Consideraría continuar con una operatividad de baja calidad y una **pérdida de hasta \$4,443.00 mensuales** por bus en operación.

2. Escenario 2. Incrementar la tarifa general \$2.00 (dos pesos) y tarifa preferencial \$1.00 (un peso):

- a. Incrementar dos pesos dentro de la tarifa general permite generar un margen de utilidad del 12% por bus en operación.
- b. Los costos de operación actuales no permiten la renovación de flota o costos que podrían derivarse de una mejora en la tecnología del sistema, por lo que se podría optar por definir y aplicar una cromática oficial para las unidades obteniendo una mejora en la imagen del sistema que permitan posiblemente el incremento de demanda.
- c. En este escenario se requiere el rediseño de rutas, rol operativo y propuesta de puntos de parada con el fin de ajustar km recorridos que permitan una reducción en los costos de operación que permitan anular completamente las pérdidas en las rutas donde los costos de operación rebasan la demanda necesaria para su sostenibilidad.

3. Escenario 3. Incrementar la tarifa general \$4.00 (cuatro pesos) y tarifa preferencial \$2.00 (dos pesos):

- a. Dicha cifra permitiría que el modelo obtenga 12% de utilidad.
- b. Se considera un 11% más para la renovación de flota vehicular, permitiendo la disminución de gastos en mantenimiento y disminuyendo el porcentaje de vehículos fuera de norma actual.
- c. Con el objetivo de formalizar el sistema de transporte se considera un 7% más para la contratación de un sistema de prepago y la aplicación de una cromática oficial.
- d. En este escenario también se requiere el rediseño de rutas, rol operativo y propuesta de puntos de parada con el fin de ajustar km recorridos que permitan una reducción en los costos de operación que permitan anular completamente las pérdidas en las rutas donde los costos de operación rebasan la demanda necesaria para su sostenibilidad.

1.5 CONDICIONES PARA LA MEJORA DEL SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ

A continuación, se presentan una serie de recomendaciones basadas en conclusiones específicas sobre diversos aspectos relacionados con la organización de las empresas, la estructura de costos y las tarifas, así como las implicaciones de mejora para los sistemas:

1. Fortalecimiento de las actuales empresas concesionarias operadoras del servicio de transporte en dicha zona bajo el **modelo empresarial**, evitando el modelo de operación hombre-camión que genera un aumento de costos operativos.
2. Rediseño y optimización de trazo de rutas existente conforme a las necesidades reales de la demanda de las personas usuarias, mismas necesidades resultantes de estudios y sistema de conteo, permitiendo la inclusión de **rutas troncales y rutas colectoras originando mayor cobertura** y calidad del servicio para los usuarios.
3. Cumplimiento en la operación del **ROL único establecido por la Subsecretaría de Movilidad**.
4. Obtener un **sistema de prepago** que permita el control de ingresos y conteo de pasajeros que refleje a la autoridad la información de la demanda para un mejor análisis de tarifa y operación del transporte, con datos técnicamente exactos, además de dar certeza en el manejo del recurso proveniente de la tarifa con el objetivo de tener un mecanismo de ahorro obligatorio y transparente para el cambio de la flota vehicular requerida, además disminuyendo los riesgos por el manejo del efectivo teniendo un control total de la información, en lo anterior un control real de ingresos por el pago de tarifa completa y preferencial.
5. **Monitorear y controlar** permanentemente la operación del transporte público desde la Subsecretaría de Movilidad, con la finalidad de conocer las oportunidades de eficiencia del sistema. Mantener el acceso al monitoreo de GPS de las unidades operando.
6. **Renovación de flota vehicular** con tecnologías limpias que reduzcan el costo del combustible y aumenten el rendimiento general de los vehículos, reduciendo los costos de mantenimiento.
7. **Uso de flota vehicular de menor capacidad** y gasto de combustible para rutas de transporte de baja demanda, generando un equilibrio entre costos y ganancias del sistema.

8. Establecer un espacio en el cual pernocten las unidades, destinado como **patio de encierro** para el resguardo de las unidades y la disminución de kilómetros recorridos en vacío.
9. Avanzar hacia regularización de las personas morales concesionarias, respecto a aquellas que aún no cuentan con la **Clave Única de Registro de Concesión (CURC)** que le permitan a las personas usuarias y a la autoridad identificar las unidades asertivamente.
10. Identificar el estado de las unidades mediante la **inspección físico-mecánica** diagnosticando su estado actual.
11. Avanzar hacia **dignificación del trabajo de los conductores** del servicio, cambiando el modelo de remuneración dando más certeza en el ingreso y evitando las rotaciones constantes de personal.
12. Generar condiciones de infraestructura para impulsar el uso del transporte público colectivo, generar campañas de incentivos para el uso de dicho transporte y lograr la colaboración con gobiernos municipales con el fin de incrementar la demanda.
13. Rotular con la **cromática y medios de identificación** establecidos por la Subsecretaría de Movilidad para el servicio de Transporte Colectivo Urbano.

1.6 CONCLUSIÓN

Se puede concluir que el sistema de transporte público colectivo en la zona conurbada Colima Villa-de Álvarez tiene deficiencias en su forma de operación y una variación entre los costos declarados entre personas concesionarias, impidiendo el uso de datos verificables para la toma de decisiones que cumplan asertivamente las necesidades del usuario.

La tarifa actual de \$8.00 genera incosteabilidad en el sistema de transporte urbano principalmente por la existencia de rutas de transporte que actualmente tienen baja demanda, **sus ingresos no generan un balance con sus costos operativos**, lo que conlleva a la **insostenibilidad del servicio**, afectando en la suspensión de rutas que son necesarias para el usuario.

Otro de los factores importantes de la actualización de tarifa, es el incremento en el costo del combustible, que comparado con el precio considerado en el Decreto que autoriza el acuerdo que define las tarifas del transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo urbano para la zona conurbada de Colima-Villa de Álvarez, aprobado por la Comisión Mixta de Tarifas el 19 de octubre de 2017, a la fecha incrementó un 49% en el Estado, impactando en los costos operativos al ser el principal generador de gastos en la canasta de costos de la tarifa.

Actualmente el 80% de las unidades de transporte público colectivo en la zona conurbada están fuera de norma establecida por la Ley de Movilidad generando mayores costos en mantenimientos, gastos en combustible y descomposturas que continuamente suspenden el servicio.

PROPUESTA

En la búsqueda del mejoramiento del servicio, traducido en el cumplimiento del servicio, a la renovación de unidades, y a la contratación de sistemas de información y monitoreo. Conforme al análisis de componentes y formas de operación que se llevaron a cabo en el presente diagnóstico. Con fundamento en el artículo 17 en su numeral 1, fracción XXVII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se propone a la Comisión Mixta de Tarifas que la **Tarifa Técnica 2024**, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la zona conurbada Colima-Villa de Álvarez sea de **\$12.00 pesos por persona usuaria por viaje**.

DIAGNÓSTICO ANUAL DE LA TARIFA TÉCNICA 2024, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA CIUDAD DE MANZANILLO

ANTECEDENTES

Por medio del memorándum NO. SUB-SEMOV/DS/035/2024 el Ing. Armando González Manzo, Encargado del Despacho de la Subsecretaría de Movilidad, indicó a la Dirección General del Sistema Integrado de Movilidad que realizará la **REVISIÓN ANUAL DE LA TARIFA TÉCNICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA CIUDAD DE MANZANILLO**, determinado por el artículo 356 en su párrafo identificado con el arábigo 2, tomando en cuenta los lineamientos y metodología de cálculo determinados en dicho artículo 356 en su párrafo identificado con el arábigo 1, con relación al 359 en su párrafo identificado con el arábigo 1 fracciones I, II y III y en su párrafo identificado con el arábigo 2, todos de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Para lo cual se adjuntó la información previamente solicitada a las personas concesionarias prestadoras del servicio de transporte público colectivo de la CIUDAD DE MANZANILLO, dicha información consistió en lo siguiente:

- I. Costos fijos, relativo a los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos;
- II. Costos variables, relativo a los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado;
- III. Costos de capital, relativo a los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos;
- IV. Utilidad y;
- V. Recursos no tarifados.

La antes citada información, fue entregada a esta autoridad por:

- Sistema Integrado de Transporte de Manzanillo SITRAM

Conforme al Decreto que autoriza el acuerdo que define las tarifas del transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo urbano para la ciudad y puerto de Manzanillo, Colima, aprobado por la Comisión Mixta de Tarifas el día 14 de junio de 2017, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Colima"; Tomo 102, Colima, Col., sábado 24 de junio del año 2017; Núm. 42 pág. 1509, la tarifa social autorizada para dicha ciudad fue de \$9.00 por persona, vigente a la fecha de elaboración del presente análisis.

Dado el tiempo que ha transcurrido, sin que a la fecha haya vuelto a sesionar la comisión mixta de tarifas, aunado el incremento de insumos y la elevada devaluación en nuestro país, fue que los distintos concesionarios del sistema de transporte público gestionaron a la Titular del Poder Ejecutivo del Estado que dado las condiciones socioeconómicas prevalecientes era necesaria la revisión de la tarifa, por ello se requería que se realizarán los estudios necesarios para la actualización de las tarifas técnica y la social.

Para la elaboración de estudios y análisis técnicos, previamente se realizaron las siguientes reuniones informativas:

- **17 de abril 2024:** Entrega a la Subsecretaría de Movilidad de datos operacionales y administrativos de parte del Sistema Integral de Transporte de Manzanillo, integrado por 13 empresas que operan actualmente en la ciudad de Manzanillo.
- **24 de abril 2024:** Presentación de resultados preliminares de cálculo de tarifa técnica y presentación del Sistema Integrado de Transporte a los representantes de las empresas que actualmente operan en la ciudad de Manzanillo.
- **30 abril 2024:** Ajustes finales con los representantes legales de las empresas operadoras de la ciudad de Manzanillo.

1.1 DEFINICIÓN DE COMPONENTES PARA EL ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA

Un factor importante en el incremento de costos operativos es el aumento en precio del combustible, en abril de 2024, el precio promedio del diésel incrementó un 49% en el Estado en comparación al 2017, resumiéndolo en la siguiente tabla:

Año	Precio promedio Diesel
2017	\$16.90
2018	\$19.37
2019	\$21.36
2020	\$19.71
2021	\$21.42
2022	\$23.27
2023	\$24.15
2024	\$25.25

Nota. En base a la Comisión Reguladora de Energía "Precios promedios por Entidad Federativa", abril 2024.

Partiendo de la necesidad de revisar los componentes financieros de la tarifa y su afectación con la flexibilización de los precios del diésel desde el 2016, y de acuerdo al Título VI, Capítulo I de los objetivos, principios y facultades de la política tarifaria, en el artículo 349 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se determina que dicha política tarifaria deberá establecer la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes

modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos.

Aunado a lo anterior, la situación ante la contingencia de la pasada pandemia Covid 19 en el Estado de Colima generó una disminución de demanda y por tanto una disminución en ingresos en el sistema de transporte público. En el periodo de la pandemia 2020 se estima una pérdida de demanda del 57% en el Estado, y específicamente en la ciudad de Manzanillo una reducción del 60% aproximadamente ocasionando un incremento en los costos operativos, concluyendo con una pérdida aproximada de 40 millones de pesos en el sector, pues, aunque existió una reducción en la operación, modificaciones en el rol y solo algunas rutas de transporte fueron suspendidas, el transporte colectivo, no dejó de operar.

Las consideraciones para la definición de tarifas que se establecen en el artículo 352, numeral 1, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima son:

Artículo 352. Consideraciones para la definición de las tarifas

1. Para la definición de las tarifas de los servicios deberán considerarse:

- I. Costo de recuperación de la operación de rutas y servicios;
- II. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
- III. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
- IV. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;
- V. Gasto en mantenimiento;
- VI. Ingresos adicionales a la tarifa; y
- VII. Aplicación de subsidios.

Conforme a los artículos 353 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 354 en su párrafo identificado en el arábigo 1, ambos de la Ley de Movilidad antes citada, es facultad de la Comisión Mixta de Tarifas fijar las tarifas, dicha Comisión es presidida por el Titular del Ejecutivo del Estado, en la cual participa también la Subsecretaría de Movilidad. Cada año, la Comisión Mixta deberá reunirse para evaluar el comportamiento financiero de los sistemas de transporte, actualizando los datos de demanda, costos operativos y acciones de optimización para mejorar la eficiencia del servicio de transporte.

De acuerdo al artículo 356, de la referida Ley, esta revisión anual se hará a la tarifa técnica (compuesta por los costos de operación y la utilidad acordada, dividida entre la demanda estimada), siendo la tarifa social (pago asequible para los usuarios) definida por el Ejecutivo del Estado en el seno de la Comisión Mixta de Tarifas.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 359 en su párrafo identificado con el arábigo 1 fracciones I, II y III y en su párrafo identificado con el arábigo 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, debe definirse una canasta básica de costos que cubran los costos fijos, variables de operación, de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario. Por lo anterior, para el cálculo de la tarifa técnica de los sistemas de transporte en el Estado, se definió la siguiente estructura de costos:

- 1. Demanda: usuarios generales y preferenciales.
- 2. Canasta de Costos:
 - a. Costos fijos: salarios, prestaciones, seguros, gastos administrativos.
 - b. Costos variables: combustible, mantenimientos preventivos, imprevistos, etc.
 - c. Costos de capital: inversiones, amortización de vehículos, recuperación del capital y utilidad.
- 3. Condiciones administrativas: Modelos de gestión, tipo de administración, esquema de contratación y remuneración de personal, impuestos, etc.

1.1.1 ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA

Los datos obtenidos se dividieron en dos análisis comparados: la información obtenida por la Subsecretaría de Movilidad y la información proporcionada por los concesionarios vía oficio. Las estimaciones de costos con los precios referenciados son actualizadas con fecha de abril de 2024.

Del diagnóstico general de operación obtenida por la Subsecretaría, se establecieron los siguientes resultados para la ciudad de Manzanillo:

- A. **Kilómetros de operación:** Debido a la pernocta de los autobuses que genera la forma de operación en la ciudad, tienen una variación de 13 a 15 de kilómetros recorridos sin pasajeros, ya que al no contar con patios de encierro, obligan a los conductores a recorrer los autobuses hasta 14 km en promedio sin productividad (sin pasajeros).

Cabe mencionar que el rol de la ciudad analizada, considera la operación de turnos completos y medios turnos, es decir, que se tiene un autobús asignado para trabajar por la mañana y se tiene otro servicio por la tarde, esta forma de organización tiene como finalidad que todos los concesionarios generen ingresos diarios; sin embargo, dicha forma de operación genera que las pernoctas se incrementen.

Ciudad	Kilómetros recorridos por autobús (promedio diario)	Kilómetros operativos por autobús (promedio diario)	Kilómetros recorridos promedio en vacío (sin pasajeros)
Manzanillo	235.17	221.17	14

Fuente de información: Elaboración propia SUBSEMOV en días hábiles, SIN considerar días de Descanso o guardias.

- B. **Pasajeros por día por autobús:** Al día se estima que cada autobús traslada a 416 usuarios de los cuales se estima que el 15% paga tarifa preferencial (estudiantes, personas de la tercera edad y discapacitados).

Ciudad	Pasajeros totales	Porcentaje de pasajeros con tarifa completa	Porcentaje de pasajeros con tarifa preferencial
Manzanillo	416	85%	15%

Fuente de información: Elaboración propia SEMOV con base a los datos proporcionados por los concesionarios. Estimación de demanda en días hábiles de Lunes a Viernes.

- C. **Demanda equivalente:** Para el cálculo de la tarifa, se considera la demanda equivalente, la cual significa el promedio de personas pasajeras que pagan la tarifa social completa y las que pagan la tarifa preferencial (50% de descuento), lo cual, en términos monetarios, da como resultado el ingreso total del concesionario por autobús por día.

Ciudad	Pasajeros por día por autobús	Demanda Equivalente
Manzanillo	416	384

Fuente de información: Elaboración propia SEMOV con base a los datos proporcionados por los concesionarios.

- D. **Días Trabajados:** Conforme al ROL único actualmente operando en la zona conurbada materia del presente análisis y debido a la sobreoferta del transporte público colectivo en dicha zona, las unidades operan mensualmente **18 días**.
- E. **Canasta de Costos:** Conforme al artículo 359, numeral 1, fracciones I, II, III y numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se definen 3 grupos de costos principales que comprenden la canasta de costos: costos fijos, costos variables y costos de capital. La descripción de los componentes que se agrupan en estos 3 rubros que se muestra a continuación:

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

1. Las tarifas que se fijen para las diferentes modalidades del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, costos de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario. Bajo las siguientes definiciones:

I. Son costos fijos los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos;

II. Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado; y

III. Son costos de capital los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos.

2. Con base en el estudio del costo de operación producto de la canasta básica, la Comisión Mixta determinará el rango de porcentaje de utilidad para el concesionario, tomando en consideración los indicadores económicos que publica el Banco de México y la situación económica prevaleciente.

Estructura de Costos	Concepto genérico	Descripción de concepto
Costos variables	Combustible	Gasto anual de diésel considerando los kilómetros operacionales y los kilómetros de traslado sin servicio al público (pernoctar).
	Aceites y lubricantes	Gasto anual para el mantenimiento preventivo de forma periódica, en función de los kilómetros recorridos totales (en servicio y sin servicio) .
	Neumáticos	Gasto anual por el desgaste producto de los kilómetros totales recorridos.
	Mantenimiento	Gasto anual de mantenimiento correctivo de elementos mecánicos.
	Gastos imprevistos	Atención de accidentes, eventos imprevistos, daños ocasionados por agentes externos, etc.
Costos Fijos	Salarios y prestaciones	Pago de remuneración de conductores, considerando los pagos de prestaciones por Ley.
	Pago de derechos	Pagos administrativos con la Subsecretaría de Movilidad para la vigencia de la concesión.
	Seguros	Pago de seguro de viajero y del vehículo conforme a lo establecido por Ley.
	Gastos administrativos	Gastos de administración de las empresas y de los servicios auxiliares, tales como monitoreo y recaudo.
Costos de Capital	Ahorro para la reinversión	Fondo de ahorro para la renovación vehicular.
	Recuperación de capital	Depreciación del vehículo.

Fuente de información: Art. 359 Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

1.1.2 ESTRUCTURA DE COSTOS DE LA CIUDAD DE MANZANILLO

Siguiendo lo establecido en el análisis de la canasta de costos, se solicitó a los concesionarios la información de los costos actuales que se tienen en el sector y se realizó una comparativa de costos cotizados por la Subsecretaría de Movilidad (SUBSEMOV) , los que se muestran a continuación:

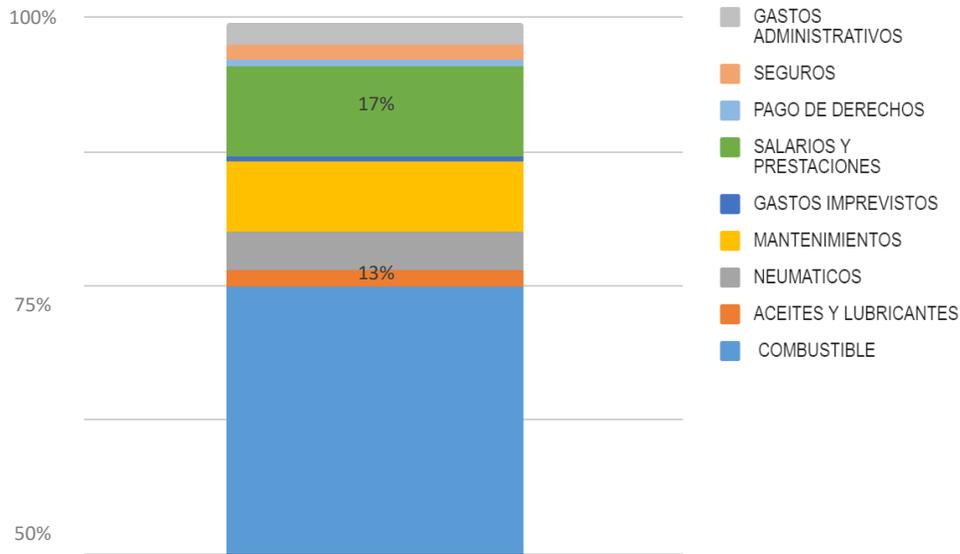
TABLA COMPARATIVA DE COSTOS MENSUALES POR UNIDAD

CONCEPTO	DATOS PROPORCIONADOS POR LOS CONCESIONARIOS	DATOS OBTENIDOS POR LA SUBSEMOV
Costos variables		
Combustible	\$44,350.83	\$36,298.72
Aceites y lubricantes	\$2,430.00	\$2,430.00
Neumáticos	\$7,583.33	\$5,375.00
Mantenimiento	\$18,686.50	\$10,000.00
Gastos imprevistos	\$0.00	\$1,000.00
Costos fijos		
Salarios y prestaciones	\$12,690.00	\$12,140.00
Pago de derechos	\$0.00	\$271.00
Seguros	\$2,791.67	\$2,791.67
Gastos administrativos	\$3,040.00	\$3,040.00
Costos de capital		
Recuperación de capital para la renovación vehicular 11%	\$0.00	\$5,500.00

Sistema de prepago y cromática 7%	\$0.00	\$7,800.00
Utilidad 12%	\$10,072.96	\$8,068.10
Total Mensual	\$101,645.29	\$94,714.49
Cálculo de Tarifa	\$13.93	\$13.00

Fuente de información: Elaboración propia SUBSEMOV y datos proporcionados por los concesionarios.

PORCENTAJE DE COSTOS MENSUALES PARA LA CIUDAD DE MANZANILLO



Fuente de información: Elaboración propia SUBSEMOV y datos proporcionados por los concesionarios.

Se observa que los costos variables son el 74% del total del costo de operación, de los cuales el combustible representa la mitad de los costos totales, por lo tanto, la principal problemática de los costos del transporte recae en el costo del combustible, salarios y en el mantenimiento de la unidad.

Así mismo, el salario y prestaciones de los trabajadores representa el 17% de los costos operacionales totales; ante la ausencia de un criterio único para el pago de salarios de conductores de vehículos de servicio público, se presentan asimetrías en todas las empresas, desde las horas de jornada laboral, la seguridad social y los pagos de obligaciones obrero-patronales. Dentro del análisis realizado por la Subsecretaría es también importante destacar el alza en el pago de la jornada laboral de \$350 a \$470 derivado de la pandemia, presentado como un incentivo para evitar el abandono del conductor en el servicio de transporte.

La edad promedio de la flota de transporte colectivo urbano de la ciudad de Manzanillo es de 2007, una antigüedad de **17 años**, resultado del esquema de organización actual que no favorece la optimización de costos operacionales y dando como resultado el incremento en costos de mantenimiento.

1.2 AFECTACIONES GENERALES EN LA OPERACIÓN

Con base en la revisión general de los costos y forma de operación del servicio de transporte colectivo de la ciudad de Manzanillo, se pueden identificar las siguientes causas que afectan de forma significativa los índices de costos:

1. No se cuenta con tecnología y control de conteo de pasajeros actualizada en los autobuses que le permita extraer información oficial a la autoridad para mejora de la planeación del sistema. Actualmente solo se realiza el análisis por medio del boletaje que los concesionarios informan a la Subsecretaría de Movilidad.
2. Las unidades no cuentan con botón de pánico como medida de seguridad para las personas usuarias y las personas operadoras del servicio de transporte colectivo.

3. El sistema actual de monitoreo de las unidades por medio del GPS es controlado por los concesionarios, dificultando la supervisión del cumplimiento y mejora del servicio por parte de la autoridad.
4. Se estima que existe un exceso de concesiones e igual número de unidades en un 35%, esto genera duplicidad en los costos fijos adicionales en la inversión de adquisición de autobuses.
5. La falta de infraestructura de soporte a la operación, como la ausencia de patios de encierro, obliga que las unidades pernoctan en distintos puntos de la zona, aumentando el número de kilómetros que recorre un autobús al día, reduciendo los márgenes de ganancia por falta de eficiencia operativa y seguridad del vehículo, gastando diésel al generar kilómetros en vacío.
6. Con la actual tarifa no existen costos de inversión o montos de ahorro para la renovación de la flota vehicular, encareciendo así los costos de mantenimiento y las condiciones mecánicas de los vehículos por su desgaste natural, resultando en unidades sin mantenimiento, con desperfectos que afectan la seguridad, la accesibilidad y la comodidad de las personas usuarias.
7. El 60% de los autobuses de transporte colectivo en la ciudad de Manzanillo tiene una antigüedad superior de 15 años, siendo autobuses del 2007 el promedio, por lo cual se considera como valor 0 (cero) la depreciación de dichos vehículos.
8. Existen asimetrías en el cálculo de salarios y prestaciones a los trabajadores, así como los pagos de derechos y responsabilidades fiscales de la totalidad de los concesionarios, asumiendo que un modelo de operación sin contratos formales de trabajo, remuneración o control de ingresos, es más costoso y menos flexible para la operación individual circunstancia que también impacta en el costo de la tarifa.
9. Las empresas siguen operando con el modelo operacional de hombre-camión, razón por la cual, las asimetrías en los costos de operación y las ineficiencias en los gastos y la inversión hacen menos eficiente el uso y aprovechamiento de los recursos humanos, materiales y financieros del sistema impactando la calidad en el servicio para el usuario.

1.3 CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA

La tarifa técnica se calculó con el modelo financiero desarrollado por la Subsecretaría de Movilidad calibrado con base en 2 escenarios: 1) línea base, costos de acuerdo a estimaciones propias del modelo de operación en la multicitada ciudad, y 2) Ajuste con los precios presentados por los concesionarios y los estimados por la Subsecretaría de Movilidad, conforme con la siguiente fórmula:

$$\text{TARIFA TÉCNICA} = \frac{\text{COSTO POR KILÓMETRO}}{\text{ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETROS}}$$

CÁLCULO APLICADO A LA CIUDAD DE MANZANILLO CON BASE A LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS CONCESIONARIOS RELATIVO A LA CANASTA DE COSTOS DE LA TARIFA

CÁLCULO DE TARIFA	=	\$KM*	Costos Operativos mensuales	\$101,645.29	22.76	\$13.93
		Oferta mensual	=	4468	=	
		IPK*	Demanda Equivalente diaria	384	1.63	
		Oferta diaria	=	235	=	

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

*\$KM: Costos por kilómetro

*IPK: Índice de Pasajeros por kilómetro

CÁLCULO APLICADO A LA CIUDAD DE MANZANILLO CON BASE A LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS CONCESIONARIOS Y ESTIMACIONES REALIZADAS POR LA SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD RELATIVO A LA CANASTA DE COSTOS DE LA TARIFA

CÁLCULO DE TARIFA	=	\$KM*	Costos Operativos mensuales	\$94,714.49	21.20	\$13.00	
		Oferta mensual	=	4468	=		
		IPK*	Demanda Equivalente diaria	=	384		1.63
		Oferta diaria	=	235	=		

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

*\$KM: Costos por kilómetro

*IPK: Índice de Pasajeros por kilómetro

Basados en la comparativa de costos operativos y formas de operación del servicio de transporte público colectivo en la ciudad de Manzanillo analizados por la Subsecretaría de Movilidad, el cálculo que asertivamente logra sostener el servicio de transporte actual es de \$13.00, entendiéndose que esta estructura de costos es la mejor aproximación que puede realizarse, considerando que dentro del cálculo se han determinado porcentajes para la mejora operativa del sistema determinados como costos de capital, además de definir un balance entre la demanda y los costos del servicio.

1.4 EVALUACIÓN DE ESCENARIOS PARA EL AJUSTE DE TARIFA 2024

Se desarrollaron los siguientes escenarios de ajuste de tarifa:

1. Escenario 1. Mantener la tarifa:

- a. Mantener la tarifa significa seguir con el **margen de utilidad del 0%**, sí el costo del combustible se mantiene en \$25.75, y los usuarios con una tarifa preferencial permanecieran en un promedio de servicios del 15% del total de pasajeros.
- b. Consideraría continuar con una operatividad de baja calidad y una **pérdida de hasta \$4,616.00 mensuales** por bus en operación.

2. Escenario 2. Incrementar la tarifa general \$2.00 (dos pesos) y tarifa preferencial \$1.00 (un peso):

- a. Incrementar dos pesos dentro de la tarifa general permite generar un margen de utilidad del 12% por bus en operación.
- b. Los costos de operación actuales no permiten la renovación de flota o costos que podrían derivarse de una mejora en la tecnología del sistema, por lo que se podría optar por definir y aplicar una cromática oficial para las unidades obteniendo una mejora en la imagen del sistema que permitan posiblemente el incremento de demanda.
- c. En este escenario se requiere el rediseño de rutas, rol operativo y propuesta de puntos de parada con el fin de ajustar km recorridos que permitan una reducción en los costos de operación que permitan anular completamente las pérdidas en las rutas donde los costos de operación rebasan la demanda necesaria para su sostenibilidad.

3. Escenario 3. Incrementar la tarifa general \$4.00 (cuatro pesos) y tarifa preferencial \$2.00 (dos pesos):

- a. Dicha cifra permitiría que el modelo obtenga 11% de utilidad.
- b. Se considera un 11% más para la renovación de flota vehicular, permitiendo la disminución de gastos en mantenimiento y disminuyendo el porcentaje de vehículos fuera de norma actual.
- c. Con el objetivo de formalizar el sistema de transporte se considera un 7% más para la contratación de un sistema de prepago y la aplicación de una cromática oficial.

- d. En este escenario también se requiere el rediseño de rutas, rol operativo y propuesta de puntos de parada con el fin de ajustar km recorridos que permitan una reducción en los costos de operación que permitan anular completamente las pérdidas en las rutas donde los costos de operación rebasan la demanda necesaria para su sostenibilidad.

1.5 CONDICIONES PARA LA MEJORA DEL SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA CIUDAD DE MANZANILLO

A continuación, se presentan una serie de recomendaciones basadas en conclusiones específicas sobre diversos aspectos relacionados con la organización de las empresas, la estructura de costos y las tarifas, así como las implicaciones de mejora para los sistemas:

1. Fortalecimiento de las actuales empresas concesionarias operadoras del servicio de transporte en dicha zona bajo el **modelo empresarial**, evitando el modelo de operación hombre-camión que genera un aumento de costos operativos.
2. Rediseño y optimización de trazo de rutas existente conforme a las necesidades reales de la demanda de las personas usuarias, mismas necesidades resultantes de estudios y sistema de conteo, permitiendo la inclusión de **rutas troncales y rutas colectoras originando mayor cobertura** y calidad del servicio para los usuarios.
3. Cumplimiento en la operación del **ROL único establecido por la Subsecretaría de Movilidad**.
4. Obtener un **sistema de prepago** que permita el control de ingresos y conteo de pasajeros que refleje a la autoridad la información de la demanda para un mejor análisis de tarifa y operación del transporte, con datos técnicamente exactos, además de dar certeza en el manejo del recurso proveniente de la tarifa con el objetivo de tener un mecanismo de ahorro obligatorio y transparente para el cambio de la flota vehicular requerida, además disminuyendo los riesgos por el manejo del efectivo teniendo un control total de la información, en lo anterior un control real de ingresos por el pago de tarifa completa y preferencial.
5. **Monitorear y controlar** permanentemente la operación del transporte público desde la Subsecretaría de Movilidad, con la finalidad de conocer las oportunidades de eficiencia del sistema. Mantener el acceso al monitoreo de GPS de las unidades operando.
6. **Renovación de flota vehicular** con tecnologías limpias que reduzcan el costo del combustible y aumenten el rendimiento general de los vehículos, reduciendo los costos de mantenimiento.
7. **Uso de flota vehicular de menor capacidad** y gasto de combustible para rutas de transporte de baja demanda, generando un equilibrio entre costos y ganancias del sistema.
8. Establecer un espacio en el cual pernocten las unidades, destinado como **patio de encierro** para el resguardo de las unidades y la disminución de kilómetros recorridos en vacío.
9. Avanzar hacia regularización de las personas morales concesionarias, respecto a aquellas que aún no cuentan con la **Clave Única de Registro de Concesión (CURC)** que le permitan a las personas usuarias y a la autoridad identificar las unidades asertivamente.
10. Identificar el estado de las unidades mediante la **inspección físico-mecánica** diagnosticando su estado actual.
11. Avanzar hacia **dignificación del trabajo de los conductores** del servicio, cambiando el modelo de remuneración dando más certeza en el ingreso y evitando las rotaciones constantes de personal.
12. Generar condiciones de infraestructura para impulsar el uso del transporte público colectivo, generar campañas de incentivos para el uso de dicho transporte y lograr la colaboración con gobiernos municipales con el fin de incrementar la demanda.
13. Rotular con la **cromática y medios de identificación** establecidos por la Subsecretaría de Movilidad para el servicio de Transporte Colectivo Urbano.

1.6 CONCLUSIÓN

Se puede concluir que el sistema de transporte público colectivo en la ciudad de Manzanillo tiene deficiencias en su forma de operación y una variación entre los costos declarados entre personas concesionarias, impidiendo el uso de datos verificables para la toma de decisiones que cumplan asertivamente las necesidades del usuario.

La tarifa actual de \$9.00 genera incosteabilidad en el sistema de transporte urbano principalmente por la existencia de rutas de transporte que actualmente tienen baja demanda, sus ingresos no generan un balance con sus costos operativos, lo que conlleva a la insostenibilidad del servicio, afectando en la suspensión de rutas que son necesarias para el usuario.

Otro de los factores importantes de la actualización de tarifa, es el incremento en el costo del combustible, que comparado con el precio considerado en el Decreto que autoriza el acuerdo que define las tarifas del transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo urbano para la ciudad y puerto de Manzanillo, Colima, aprobado por la comisión mixta de tarifas el día 14 de junio de 2017, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Colima"; Tomo 102, Colima, Col., sábado 24 de junio del año 2017; Núm. 42 pág. 1509, a la fecha incrementó un 49% en el Estado, impactando en los costos operativos al ser el principal generador de gastos en la canasta de costos de la tarifa.

Actualmente el 60% de las unidades de transporte público colectivo en la zona conurbada están fuera de norma establecida por la Ley de Movilidad generando mayores costos en mantenimientos, gastos en combustible y descomposturas que continuamente suspenden el servicio.

PROPUESTA

En la búsqueda del mejoramiento del servicio, traducido en el cumplimiento del servicio, a la renovación de unidades, y a la contratación de sistemas de información y monitoreo. Conforme al análisis de componentes y formas de operación que se llevaron a cabo en el presente diagnóstico. Con fundamento en el artículo 17 en su numeral 1, fracción XXVII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, que la **Tarifa Técnica 2024**, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la ciudad de Manzanillo es de **\$13.00 pesos por persona usuaria por viaje**.

DIAGNÓSTICO ANUAL DE LA TARIFA TÉCNICA 2024, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA CIUDAD DE TECOMÁN

ANTECEDENTES

Por medio del memorándum NO.SUB-SEMOV/DS/302.1/2024 el Ing. Armando González Manzo, Encargado del despacho de la Subsecretaría de Movilidad, indicó a la Dirección General del Sistema Integrado de Movilidad que realizara la **REVISIÓN ANUAL DE LA TARIFA TÉCNICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA CIUDAD DE TECOMÁN**, determinado por el artículo 356 en su párrafo identificado con el arábigo 2, tomando en cuenta los lineamientos y metodología de cálculo determinados en dicho artículo 356 en su párrafo identificado con el arábigo 1, con relación al 359 en su párrafo identificado con el arábigo 1 fracciones I, II y III y en su párrafo identificado con el arábigo 2, todos de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Para lo cual se adjuntó la información previamente solicitada a las personas concesionarias prestadoras del servicio de transporte público colectivo de la ciudad de TECOMÁN, dicha información consistió en lo siguiente:

- I. Costos fijos, relativo a los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos;
- II. Costos variables, relativo a los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado;
- III. Costos de capital, relativo a los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos;
- IV. Utilidad y;
- V. Recursos no tarifados.

La antes citada información, fue entregada a esta autoridad por los siguientes concesionarios:

- Sistema Único de Servicio de Transporte Urbano y Suburbano Unidos por Tecomán A.C.
- Servicio de Transporte Urbano del Valle de Tecomán S.A.

Conforme al Decreto que autoriza el acuerdo que define las tarifas del transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo urbano y suburbano para el municipio de Tecomán, y de suburbano para los municipios Comala, Coquimatlán y Armería del Estado de Colima aprobado por la Comisión Mixta de Tarifas el día 27 de marzo de 2019, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Colima"; Tomo 104, Colima, Col., sábado 25 de mayo del año 2019; Núm. 39 pág. 1450, la tarifa social autorizada para la ciudad de Tecomán fue de \$8.00 por persona, vigente a la fecha de elaboración del presente análisis.

Dado el tiempo que ha transcurrido, sin que a la fecha haya vuelto a sesionar la comisión mixta de tarifas, aunado el incremento de insumos y la elevada devaluación en nuestro país, fue que los distintos concesionarios del sistema de transporte público gestionaron a la Titular del Poder Ejecutivo del Estado que dado las condiciones socioeconómicas prevalecientes era necesaria la revisión de la tarifa, por ello se requería que se realizarán los estudios necesarios para la actualización de las tarifas técnica y la social.

Para la elaboración de estudios y análisis técnicos, previamente se realizaron las siguientes reuniones informativas:

- **24 de abril 2024:** Entrega a la Subsecretaría de Movilidad de datos operacionales y administrativos por cada una de las dos empresas concesionarias que actualmente operan en la ciudad de Tecomán.
- **01 de mayo 2024:** Ajustes finales con los representantes legales de las empresas operadoras de la ciudad de Tecomán.

1.1 DEFINICIÓN DE COMPONENTES PARA EL ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA

Un factor importante en el incremento de costos operativos es el aumento en precio del combustible, en abril de 2024, el precio promedio del diésel incrementó un 49% en el Estado en comparación al 2019, resumiéndolo en la siguiente tabla:

Año	Precio promedio Diesel
2019	\$21.36
2020	\$19.71
2021	\$21.42
2022	\$23.27
2023	\$24.15
2024	\$25.25

Nota. En base a la Comisión Reguladora de Energía "Precios promedios por Entidad Federativa", abril 2024.

Partiendo de la necesidad de revisar los componentes financieros de la tarifa y su afectación con la flexibilización de los precios del diésel desde el 2016, y de acuerdo al Título VI, Capítulo I de los objetivos, principios y facultades de la política tarifaria, en el artículo 349 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se determina que dicha política tarifaria deberá establecer la estructura de financiamiento de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos que contribuyen a la provisión del servicio, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos.

Aunado a lo anterior, la situación ante la contingencia de la pasada pandemia Covid 19 en el Estado de Colima generó una disminución de demanda y por tanto una disminución en ingresos en el sistema de transporte público. En el periodo de la pandemia 2020 se estima una pérdida de demanda del 57% en el Estado, y específicamente en la ciudad de Tecomán una reducción del 50% aproximadamente ocasionando un incremento en los costos operativos, concluyendo con una pérdida aproximada de 40 millones de pesos en el sector, pues, aunque existió una reducción en la operación, modificaciones en el rol y solo algunas rutas de transporte fueron suspendidas, el transporte colectivo, no dejó de operar.

Las consideraciones para la definición de tarifas que se establecen en el artículo 352, numeral 1, fracciones I, II, III, IV, V, VI y VII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima son:

Artículo 352. Consideraciones para la definición de las tarifas

1. Para la definición de las tarifas de los servicios deberán considerarse:

- I. Costo de recuperación de la operación de rutas y servicios;
- II. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
- III. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
- IV. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;
- V. Gasto en mantenimiento;
- VI. Ingresos adicionales a la tarifa; y
- VII. Aplicación de subsidios.

Conforme a los artículos 353 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 354 en su párrafo identificado en el arábigo 1, ambos de la Ley de Movilidad antes citada, es facultad de la Comisión Mixta de Tarifas fijar las tarifas, dicha Comisión es presidida por el Titular del Ejecutivo del Estado, en la cual participa también la Subsecretaría de Movilidad. Cada año, la Comisión Mixta deberá reunirse para evaluar el comportamiento financiero de los sistemas de transporte, actualizando los datos de demanda, costos operativos y acciones de optimización para mejorar la eficiencia del servicio de transporte.

De acuerdo al artículo 356, de la referida Ley, esta revisión anual se hará a la tarifa técnica (compuesta por los costos de operación y la utilidad acordada, dividida entre la demanda estimada), siendo la tarifa social (pago asequible para los usuarios) definida por el Ejecutivo del Estado en el seno de la Comisión Mixta de Tarifas.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 359 en su párrafo identificado con el arábigo 1 fracciones I, II y III y en su párrafo identificado con el arábigo 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, debe definirse una canasta básica de costos que cubran los costos fijos, variables de operación, de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario. Por lo anterior, para el cálculo de la tarifa técnica de los sistemas de transporte en el Estado, se definió la siguiente estructura de costos:

1. Demanda: usuarios generales y preferenciales.
2. Canasta de Costos:
 - a. Costos fijos: salarios, prestaciones, seguros, gastos administrativos.
 - b. Costos variables: combustible, mantenimientos preventivos, imprevistos, etc.
 - c. Costos de capital: inversiones, amortización de vehículos, recuperación del capital y utilidad.
3. Condiciones administrativas: Modelos de gestión, tipo de administración, esquema de contratación y remuneración de personal, impuestos, etc.

1.1.1 ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA

Los datos obtenidos se dividieron en dos análisis comparados: la información obtenida por la Subsecretaría de Movilidad y la información proporcionada por los concesionarios vía oficio. Las estimaciones de costos con los precios referenciados son actualizados con fecha de abril de 2024.

Del diagnóstico general de operación obtenida por la Subsecretaría, se establecieron los siguientes resultados para la ciudad de Tecomán:

- A. **Kilómetros de operación:** Debido a la pernocta de los autobuses que genera la forma de operación en la ciudad, tienen una variación de 8 a 10 de kilómetros recorridos sin pasajeros, ya que, al no contar con patios de encierro, obligan a los conductores a recorrer los autobuses hasta 8 km en promedio sin productividad (sin pasajeros).

Cabe mencionar que el rol de la ciudad analizada, considera la operación de turnos completos y medios turnos, es decir, que se tiene un autobús asignado para trabajar por la mañana y se tiene otro servicio por la tarde, esta forma de organización tiene como finalidad que todos los concesionarios generen ingresos diarios; sin embargo, dicha forma de operación genera que las pernoctas se incrementen.

Ciudad	Kilómetros recorridos por autobús (promedio diario)	Kilómetros operativos por autobús (promedio diario)	Kilómetros recorridos promedio en vacío (sin pasajeros)
Tecomán	195.62	187.62	8

Fuente de información: Elaboración propia SUBSEMOV en días hábiles, SIN considerar días de Descanso o guardias.

- B. **Pasajeros por día por autobús:** Al día se estima que cada autobús traslada a 324 usuarios de los cuales se estima que el 13% paga tarifa preferencial (estudiantes, personas de la tercera edad y discapacitados).

Ciudad	Pasajeros totales	Porcentaje de pasajeros con tarifa completa	Porcentaje de pasajeros con tarifa preferencial
Tecomán	324	87%	13%

Fuente de información: Elaboración propia SEMOV con base a los datos proporcionados por los concesionarios. Estimación de demanda en días hábiles de lunes a viernes.

- C. **Demanda equivalente:** Para el cálculo de la tarifa, se considera la demanda equivalente, la cual significa el promedio de personas pasajeras que pagan la tarifa social completa y las que pagan la tarifa preferencial (50% de descuento), lo cual, en términos monetarios, da como resultado el ingreso total del concesionario por autobús por día.

Ciudad	Pasajeros por día por autobús	Demanda Equivalente
Tecomán	324	287

Fuente de información: Elaboración propia SEMOV con base a los datos proporcionados por los concesionarios.

- D. **Días Trabajados:** Conforme al ROL único actualmente operando en la zona conurbada materia del presente análisis y debido a la sobreoferta del transporte público colectivo en dicha zona, las unidades operan mensualmente **20 días**.
- E. **Canasta de Costos:** Conforme al artículo 359, numeral 1, fracciones I, II, III y numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se definen 3 grupos de costos principales que comprenden la canasta de costos: costos fijos, costos variables y costos de capital. La descripción de los componentes que se agrupan en estos 3 rubros se muestra a continuación:

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

1. Las tarifas que se fijen para las diferentes modalidades del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, costos de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario. Bajo las siguientes definiciones:

- I. Son costos fijos los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, seguros, papelería y arrendamientos;
- II. Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado; y
- III. Son costos de capital los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos.

2. Con base en el estudio del costo de operación producto de la canasta básica, la Comisión Mixta determinará el rango de porcentaje de utilidad para el concesionario, tomando en consideración los indicadores económicos que publica el Banco de México y la situación económica prevaleciente.

Estructura de Costos	Concepto genérico	Descripción de concepto
Costos variables	Combustible	Gasto anual de diésel considerando los kilómetros operacionales y los kilómetros de traslado sin servicio al público (pernoctar) .
	Aceites y lubricantes	Gasto anual para el mantenimiento preventivo de forma periódica, en función de los kilómetros recorridos totales (en servicio y sin servicio) .
	Neumáticos	Gasto anual por el desgaste producto de los kilómetros totales recorridos.
	Mantenimiento	Gasto anual de mantenimiento correctivo de elementos mecánicos.
	Gastos imprevistos	Atención de accidentes, eventos imprevistos, daños ocasionados por agentes externos, etc.
Costos Fijos	Salarios y prestaciones	Pago de remuneración de conductores, considerando los pagos de prestaciones por Ley.
	Pago de derechos	Pagos administrativos con la Subsecretaría de Movilidad para la vigencia de la concesión.
	Seguros	Pago de seguro de viajero y del vehículo conforme a lo establecido por Ley.
	Gastos administrativos	Gastos de administración de las empresas y de los servicios auxiliares, tales como monitoreo y recaudo.
Costos de Capital	Ahorro para la reinversión	Fondo de ahorro para la renovación vehicular.
	Recuperación de capital	Depreciación del vehículo.

Fuente de información: Art. 359 Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima

1.1.2 ESTRUCTURA DE COSTOS DE LA CIUDAD DE TECOMÁN

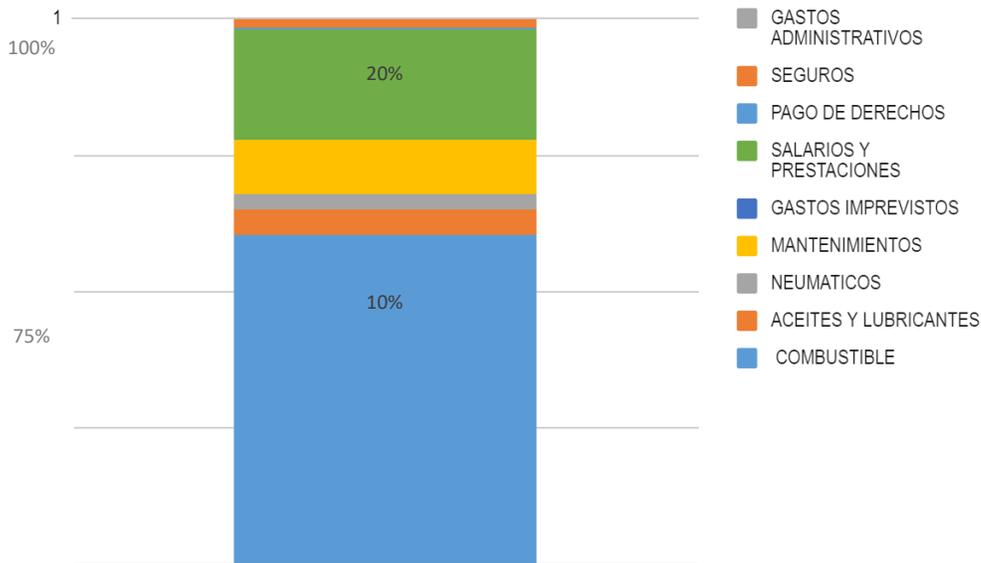
Siguiendo lo establecido en el análisis de la canasta de costos, se solicitó a los concesionarios la información de los costos actuales que se tienen en el sector y se realizó una comparativa de costos cotizados por la Subsecretaría de Movilidad (SUBSEMOV), los que se muestran a continuación:

TABLA COMPARATIVA DE COSTOS MENSUALES POR UNIDAD

CONCEPTO	DATOS PROPORCIONADOS POR LOS CONCESIONARIOS	DATOS OBTENIDOS POR LA SUBSEMOV
Costos variables		
Combustible	\$37,000.00	\$37,000.00
Aceites y lubricantes	\$3,250.00	\$3,000.00
Neumáticos	\$1,791.67	\$1,700.00
Mantenimiento	\$6,138.39	\$6,000.00
Gastos imprevistos	\$0.00	\$0.00
Costos fijos		
Salarios y prestaciones	\$12,430.00	\$12,430.00
Pago de derechos	\$271.00	\$271.00
Seguros	\$1,000.00	\$1,000.00
Gastos administrativos	\$0.00	\$0.00
Costos de capital		
Recuperación de capital para la renovación vehicular 11%	\$0.00	\$4,000.00
Cromática 1%	\$0.00	\$700.00
Utilidad 12%	\$8,733.35	\$6,000.00
Total Mensual	\$71,114.41	\$72,101.00
Cálculo de Tarifa	\$9.81	\$10.00

Fuente de información: Elaboración propia SUBSEMOV y datos proporcionados por los concesionarios.

PORCENTAJE DE COSTOS MENSUALES PARA LA CIUDAD DE TECOMÁN



Se observa que los costos variables son el 78% del total del costo de operación, de los cuales el combustible es casi la mitad de los costos totales, por lo tanto, la principal problemática de los costos del transporte recae en el costo del combustible, salarios y en el mantenimiento de la unidad.

Así mismo, el salario y prestaciones de los trabajadores representa el 20% de los costos operacionales totales; ante la ausencia de un criterio único para el pago de salarios de conductores de vehículos de servicio público, se presentan asimetrías en todas las empresas, desde las horas de jornada laboral, la seguridad social y los pagos de obligaciones obrero patronales. Dentro del análisis realizado por la Subsecretaría es también importante destacar el alza en el pago de la jornada laboral de \$300 a \$350 derivado de la pandemia, presentado como un incentivo para evitar el abandono del conductor en el servicio de transporte.

La edad promedio de la flota de transporte colectivo urbano de la ciudad de Tecomán es de 2002, una antigüedad de **22 años**, resultado del esquema de organización actual que no favorece la optimización de costos operacionales y dando como resultado el incremento en costos de mantenimiento.

1.2 AFECTACIONES GENERALES EN LA OPERACIÓN

Con base en la revisión general de los costos y forma de operación del servicio de transporte colectivo de la ciudad de Tecomán, se pueden identificar las siguientes causas que afectan de forma significativa los índices de costos:

1. No se cuenta con tecnología y control de conteo de pasajeros actualizada en los autobuses que le permita extraer información oficial a la autoridad para mejora de la planeación del sistema. Actualmente solo se realiza el análisis por medio del boletaje que los concesionarios informan a la Subsecretaría de Movilidad.
2. Las unidades no cuentan con botón de pánico como medida de seguridad para las personas usuarias y las personas operadoras del servicio de transporte colectivo.
3. El sistema actual de monitoreo de las unidades por medio del GPS es controlado por los concesionarios, dificultando la supervisión del cumplimiento y mejora del servicio por parte de la autoridad.
4. Se estima que existe un exceso de concesiones e igual número de unidades en un 48%, esto genera duplicidad en los costos fijos adicionales en la inversión de adquisición de autobuses.
5. La falta de infraestructura de soporte a la operación, como la ausencia de patios de encierro, obliga que las unidades pernoctan en distintos puntos de la zona, aumentando el número de kilómetros que recorre un autobús al día, reduciendo los márgenes de ganancia por falta de eficiencia operativa y seguridad del vehículo, gastando diésel al generar kilómetros en vacío.
6. Con la actual tarifa no existen costos de inversión o montos de ahorro para la renovación de la flota vehicular, encareciendo así los costos de mantenimiento y las condiciones mecánicas de los vehículos por su desgaste natural, resultando en unidades sin mantenimiento, con desperfectos que afectan la seguridad, la accesibilidad y la comodidad de las personas usuarias.
7. El 100% de los autobuses de transporte colectivo en la ciudad de Tecomán tiene una antigüedad superior de 15 años, siendo autobuses del 2002 el promedio, por lo cual se considera como valor 0 (cero) la depreciación de dichos vehículos.
8. Existen asimetrías en el cálculo de salarios y prestaciones a los trabajadores, así como los pagos de derechos y responsabilidades fiscales de la totalidad de los concesionarios, asumiendo que un modelo de operación sin contratos formales de trabajo, remuneración o control de ingresos, es más costoso y menos flexible para la operación individual circunstancia que también impacta en el costo de la tarifa.
9. Las empresas siguen operando con el modelo operacional de hombre-camión, razón por la cual, las asimetrías en los costos de operación y las ineficiencias en los gastos y la inversión hacen menos eficiente el uso y aprovechamiento de los recursos humanos, materiales y financieros del sistema impactando la calidad en el servicio para el usuario.

1.3 CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA

La tarifa técnica se calculó con el modelo financiero desarrollado por la Subsecretaría de Movilidad calibrado con base en 2 escenarios: 1) línea base, costos de acuerdo a estimaciones propias del modelo de operación en la multicitada ciudad, y 2) Ajuste con los precios presentados por los concesionarios y los estimados por la Subsecretaría de Movilidad, conforme con la siguiente fórmula:

$$\text{TARIFA TÉCNICA} = \frac{\text{COSTO POR KILÓMETRO}}{\text{ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILÓMETROS}}$$

CÁLCULO APLICADO A LA CIUDAD DE TECOMÁN CON BASE A LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS CONCESIONARIOS RELATIVO A LA CANASTA DE COSTOS DE LA TARIFA

CÁLCULO DE TARIFA	=	\$KM*	Costos Operativos mensuales	\$71,114.041	=	14.39	\$9.81
			Oferta mensual	4891			
		IPK*	Demanda Equivalente diaria	287	=	1.47	
			Oferta diaria	196			

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

*\$KM: Costos por kilómetro

*IPK: Índice de Pasajeros por kilómetro

CÁLCULO APLICADO A LA CIUDAD DE TECOMÁN CON BASE A LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS CONCESIONARIOS Y ESTIMACIONES REALIZADAS POR LA SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD RELATIVO A LA CANASTA DE COSTOS DE LA TARIFA

CÁLCULO DE TARIFA	=	\$KM*	Costos Operativos mensuales	\$72,101.00	=	14.74	\$10.00
			Oferta mensual	4891			
		IPK*	Demanda Equivalente diaria	287	=	1.47	
			Oferta diaria	196			

Artículo 359. Definición de la canasta de costos de la tarifa

*\$KM: Costos por kilómetro

*IPK: Índice de Pasajeros por kilómetro

Basados en la comparativa de costos operativos y formas de operación del servicio de transporte público colectivo en la ciudad de Tecomán analizados por la Subsecretaría de Movilidad, el cálculo que asertivamente logra sostener el servicio de transporte actual es de \$10.00, entendiéndose que esta estructura de costos es la mejor aproximación que puede realizarse, considerando que dentro del cálculo se han determinado porcentajes para la mejora operativa del sistema determinados como costos de capital, además de definir un balance entre la demanda y los costos del servicio.

1.4 EVALUACIÓN DE ESCENARIOS PARA EL AJUSTE DE TARIFA 2024

Se desarrollaron los siguientes escenarios de ajuste de tarifa:

1. Escenario 1. Mantener la tarifa:

- a. Mantener la tarifa significa seguir con el **margen de utilidad del 0%**, sí el costo del combustible se mantiene en \$25.28, y los usuarios con una tarifa preferencial permanecieran en un promedio de servicios del 13% del total de pasajeros.
- b. Consideraría continuar con una operatividad de baja calidad y una **pérdida de hasta \$8,000.00 mensuales** por bus en operación.

2. Escenario 2. Incrementar la tarifa general \$2.00 (dos pesos) y tarifa preferencial \$1.00 (un peso):

- a. Dicha cifra permitiría que el modelo obtenga 11% de utilidad.

- b. Se considera un 11% más para la renovación de flota vehicular, permitiendo la disminución de gastos en mantenimiento y disminuyendo el porcentaje de vehículos fuera de norma actual.
- c. Con el objetivo de formalizar el sistema de transporte se considera la aplicación de una cromática oficial.
- d. En este escenario también se requiere el rediseño de rutas, rol operativo y propuesta de puntos de parada con el fin de ajustar km recorridos que permitan una reducción en los costos de operación que permitan anular completamente las pérdidas en las rutas donde los costos de operación rebasan la demanda necesaria para su sostenibilidad.

1.5 CONDICIONES PARA LA MEJORA DEL SERVICIO TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA CIUDAD DE TECOMÁN

A continuación, se presentan una serie de recomendaciones basadas en conclusiones específicas sobre diversos aspectos relacionados con la organización de las empresas, la estructura de costos y las tarifas, así como las implicaciones de mejora para los sistemas:

1. Fortalecimiento de las actuales empresas concesionarias operadoras del servicio de transporte en dicha zona bajo el **modelo empresarial**, evitando el modelo de operación hombre-camión que genera un aumento de costos operativos.
2. Rediseño y optimización de trazo de rutas existente conforme a las necesidades reales de la demanda de las personas usuarias, mismas necesidades resultantes de estudios y sistema de conteo, permitiendo la inclusión de **sistemas de baja capacidad originando mayor cobertura** y calidad del servicio para los usuarios.
3. Cumplimiento en la operación del **ROL único establecido por la Subsecretaría de Movilidad**.
4. **Monitorear y controlar** permanentemente la operación del transporte público desde la Subsecretaría de Movilidad, con la finalidad de conocer las oportunidades de eficiencia del sistema. Mantener el acceso al monitoreo de GPS de las unidades operando.
5. **Renovación de flota vehicular** con tecnologías limpias que reduzcan el costo del combustible y aumenten el rendimiento general de los vehículos, reduciendo los costos de mantenimiento.
6. **Uso de flota vehicular de menor capacidad** y gasto de combustible para rutas de transporte de baja demanda, generando un equilibrio entre costos y ganancias del sistema.
7. Establecer un espacio en el cual pernocten las unidades, destinado como **patio de encierro** para el resguardo de las unidades y la disminución de kilómetros recorridos en vacío.
8. Avanzar hacia regularización de las personas morales concesionarias, respecto a aquellas que aún no cuentan con la **Clave Única de Registro de Concesión (CURC)** que le permitan a las personas usuarias y a la autoridad identificar las unidades asertivamente.
9. Identificar el estado de las unidades mediante la **inspección físico-mecánica** diagnosticando su estado actual.
10. Avanzar hacia **dignificación del trabajo de los conductores** del servicio, cambiando el modelo de remuneración dando más certeza en el ingreso y evitando las rotaciones constantes de personal.
11. Generar condiciones de infraestructura para impulsar el uso del transporte público colectivo, generar campañas de incentivos para el uso de dicho transporte y lograr la colaboración con gobiernos municipales con el fin de incrementar la demanda.
12. Rotular con la **cromática y medios de identificación** establecidos por la Subsecretaría de Movilidad para el servicio de Transporte Colectivo Urbano.

1.6 CONCLUSIÓN

Se puede concluir que el sistema de transporte público colectivo en la ciudad de Tecomán tiene deficiencias en su forma de operación y una variación entre los costos declarados entre personas concesionarias, impidiendo el uso de datos verificables para la toma de decisiones que cumplan asertivamente las necesidades del usuario.

La tarifa actual de \$8.00 genera incosteabilidad en el sistema de transporte urbano principalmente por la existencia de rutas de transporte que actualmente tienen baja demanda, sus ingresos no generan un balance con sus costos operativos, lo que conlleva a la insostenibilidad del servicio, afectando en la suspensión de rutas que son necesarias para el usuario.

Otro de los factores importantes de la actualización de tarifa, es el incremento en el costo del combustible, que comparado con el precio considerado en el Decreto que autoriza el acuerdo que define las tarifas del transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo urbano y suburbano para el municipio de Tecomán, y de suburbano para los municipios Comala, Coquimatlán y Armería del Estado de Colima aprobado por la Comisión Mixta de Tarifas el día 27 de marzo de 2019, publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Colima"; Tomo 104, Colima, Col., sábado 25 de mayo del año 2019; Núm. 39 pág. 1450, a la fecha incrementó un 49% en el Estado, impactando en los costos operativos al ser el principal generador de gastos en la canasta de costos de la tarifa.

Actualmente el 100% de las unidades de transporte público colectivo en la zona conurbada están fuera de norma establecida por la Ley de Movilidad generando mayores costos en mantenimientos, gastos en combustible y descomposturas que continuamente suspenden el servicio.

PROPUESTA

En la búsqueda del mejoramiento del servicio, traducido en el cumplimiento del servicio, a la renovación de unidades, y a la contratación de sistemas de información y monitoreo. Conforme al análisis de componentes y formas de operación que se llevaron a cabo en el presente diagnóstico. Con fundamento en el artículo 17 en su numeral 1, fracción XXVII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se propone a la comisión mixta de tarifas que la **Tarifa Técnica 2024**, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la ciudad de Tecomán es de **\$10.00 pesos por persona usuaria por viaje**.

En este mismo punto IV, el Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas expuso que:

“Conforme al análisis de componentes y formas de operación que se llevaron a cabo en el DIAGNÓSTICO ANUAL DE LA TARIFA TÉCNICA 2024, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA ZONA CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ, MANZANILLO Y TECOMÁN, se concluye que las Tarifas Técnicas 2024, aplicables son las siguientes:

Para la Zona Conurbada COLIMA y VILLA DE ÁLVAREZ la TARIFA TÉCNICA aplicable es de \$12.00 pesos por persona usuaria por viaje.

Para la Ciudad de MANZANILLO la TARIFA TÉCNICA aplicable es de \$13.00 pesos por persona usuaria por viaje.

Para la Ciudad de TECOMÁN la TARIFA TÉCNICA aplicable es de \$10.00 pesos por persona usuaria por viaje”.

Expuesto lo anterior, el Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas, solicitó a los miembros presentes de la Comisión Mixta de Tarifas que en caso de estar de acuerdo con las propuestas de las tarifas técnicas, lo manifestaran levantando la mano, de la cuales, fueron aprobadas por unanimidad la de la zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez y la ciudad de Manzanillo, sin embargo los representantes de las 2 personas morales que operan el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Tecomán, no levantaron la mano con relación a su tarifa, por su parte, los otros 5 miembros de la Comisión Mixta, en este caso el representante de la Presidenta de la comisión mixta, el Secretario, la Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Medio Ambiente y Movilidad del H. Congreso del Estado de Colima, la Representante del Comité Estatal de Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y el Representante de la Federación de Estudiantes Colimenses, levantaron la mano votando por la aprobación de la tarifa técnica para la ciudad de Tecomán, siendo mayoría los que aprobaron la tarifa técnica para dicha ciudad.

5. Siguiendo el orden del día en su punto V, el Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas dio lectura de los compromisos de mejora del Sector Transportista, de la zona CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ, Y DE LAS CIUDADES DE MANZANILLO Y TECOMÁN, documentos que fueron previamente firmados por los representantes de las empresas transportistas de la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez, y de las ciudades de Manzanillo y Tecomán, mismos que obran en original en el expediente conformado por la Sesión materia de la presente acta ,siendo los siguientes:

ZONA CONURBADA DE COLIMA – VILLA DE ÁLVAREZ

Para asegurar que el **Sistema Integrado de Transporte** presente avances en la calidad de la prestación del servicio de transporte público colectivo, con respecto a las metas de renovación de flota, es necesario avanzar sobre los siguientes compromisos:

NO.	COMPROMISO		
1	Cumplimiento al 100% del servicio: Conforme a lo establecido en el Rol y papeletas asignadas por la Subsecretaría de Movilidad (artículo 86 en su	07.06.2024	PERMANENTE

	párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones XIII y XXIII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).		
2	Programa de rehabilitación de unidades con una duración de 4 meses para su terminación.	07.06.2024	08.10.2024
3	Rotular con los medios de identificación y la cromática establecida por la Subsecretaría de Movilidad, en fecha posterior a la revitalización de unidades (artículo 204 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	08.10.2024
4	Regularización de CURC, unidades con registro vigente ante el Sistema Estatal de Información de Transporte y operadores acreditados por la Subsecretaría de Movilidad: Se comprometen a tener todos los vehículos regularizados que actualmente no tengan placas o permisos, de lo contrario no podrán ingresar al rol de los meses siguientes al mes de la firma del acuerdo. Los concesionarios se comprometen a solo emplear exclusivamente a conductores con gafete y licencia vigente, de lo contrario se sancionarán a los conductores que no cumplan con documentos vigentes. (Artículos 141 en su párrafo identificados con los arábigos 1, 2 y 3 y 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XXII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	08.10.2024
5	Seguridad laboral a conductores: En la búsqueda de mejorar las condiciones laborales y reducir la deserción de los operadores del transporte se busca iniciar con proyectos de terminales de descanso y aseo, programa para mujeres conductoras, talleres conductuales etc. Mejorar el entorno laboral para propiciar una mejor actitud de los conductores durante el servicio. (Artículo 84 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción I de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
6	Capacitación de operadores y uniformes (artículo 84 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones II y III de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
7	Integración de un fideicomiso: Con el objetivo de implementar mecanismos de concentración de cuentas para evitar competencias por el pasaje una vez implementado el sistema de prepago (artículo 365 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.10.2024	PERMANENTE
8	Contratación de sistema de prepago y alcancías: Contratar a mediano plazo un sistema de prepago que permita el manejo de fondos de modernización, contingencia, etc. Para la mejora técnica y operativa del sistema. Está técnicamente previsto que evitaría distracciones al conductor, inhibiría extorsiones de agentes de Vialidad y reduciría robos o asaltos. Definir periodos de prueba para la mejor elección de la tecnología de los autobuses óptimos para el sistema de transporte público de Colima - Villa de Álvarez (artículo 376 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.12.2024	PERMANENTE
9	Participación en la revista físico mecánica y documental de las unidades: Con el objetivo de establecer lineamientos de revitalización de unidades en condición mecánica favorable establecido por la Subsecretaría de Movilidad Los concesionarios se comprometen a presentarse el Programa Anual de Mantenimiento de Autobuses en Operación, debiéndose identificar la cantidad de reemplazos de	08.10.024	PERMANENTE

	componentes (artículo 296 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).		
10	Se comprometen a mantener las unidades en condiciones mínimas de seguridad para el traslado de pasajeros: Carrocería, neumáticos, frenos, ventanillas, pasamanería, asientos y sistema eléctrico en buenas condiciones. (Artículo 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XXI de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
11	Centro único de monitoreo y participación de la autoridad: Brindar acceso al monitoreo total de vehículos y facilitar el conteo real de la demanda (sistema de prepago) del transporte a la autoridad para el cumplimiento, diseño y optimización de rutas. (Artículos 208 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 212 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
12	Renovación de unidades convencionales: Lograr a largo plazo la renovación de unidades operativas que actualmente se encuentran fuera de norma. Renovación de unidades conforme a lo establecido con la Subsecretaría de Movilidad, concluyentes del resultado de la Revista Vehicular 2024 para las unidades de transporte público colectivo. Con base a las posibilidades tecnológicas presentadas por la autoridad, los concesionarios presentarán el Programa de Sustitución Paulatina de Autobuses con la tecnología acordada. El programa deberá presentarse en un tiempo máximo de 60 días a partir de la entrada en vigor de la nueva tarifa. (Artículos 197 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2, 201 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 212 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE
13	Incorporación de modelo de unidades troncales de piso bajo: Incorporar este modelo mediante vehículos de mayor capacidad operando en rutas de mayor demanda y vialidades que lo permitan, especificadas por la Subsecretaría de Movilidad. Renovación de unidades conforme a lo establecido por la Subsecretaría de Movilidad. (Artículo 211 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE
14	Incorporación de modelo de unidades de baja capacidad: Incorporar este modelo mediante vehículos de baja capacidad operando en rutas actualmente insostenibles y eventos especiales según el caso, especificadas por la Subsecretaría de Movilidad. Renovación de unidades conforme a lo establecido por la Subsecretaría de Movilidad. (Artículo 211 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE
15	Patio de encierro: Colaboración con la autoridad para operar en comodato un patio de encierro obligatorio para los vehículos que operan en el sistema (artículo 111 en su párrafo identificado con los arábigos 1 y 2, y 324 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 fracción IV, 2 y 3 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE
16	Activar junto con la autoridad botones de pánico para las personas conductoras del servicio, conectados al centro de control del C4. Corto Plazo. (Artículos 197 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2, 201 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 207 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.07.2024	PERMANENTE

17	Los concesionarios se comprometen permanentemente a involucrarse y facilitar lo necesario para que las autoridades instruyan la ejecución de los estudios de campo necesarios para identificar demanda y oferta. (Artículo 17 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XVIII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
18	Cubrir el servicio de transporte de rutas especiales según necesidad a partir del nuevo ciclo escolar.	07.08.2024	PERMANENTE

CIUDAD DE MANZANILLO

Para asegurar que el **Sistema Integrado de Transporte** presente avances en la calidad de la prestación del servicio de transporte público colectivo, con respecto a las metas de renovación de flota, es necesario avanzar sobre los siguientes compromisos:

NO.	COMPROMISO		
1	Tomar acciones para el cumplimiento al 100% del servicio: Conforme a lo establecido en el Rol y papeletas asignadas por la Subsecretaría de Movilidad (artículo 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones XIII y XXIII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
2	Rehabilitar unidades bajo un programa establecido presentado a la autoridad a los 30 días posteriores a partir de la entrada en vigor de la nueva tarifa.	07.06.2024	08.11.2024
3	Rotular con los medios de identificación y la cromática establecida por la Subsecretaría de Movilidad, en fecha posterior a la revitalización de unidades (artículo 204 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	08.11.2024
4	Regularización de CURC, unidades con registro vigente ante el Sistema Estatal de Información de Transporte y operadores acreditados por la Subsecretaría de Movilidad: Se comprometen a tener todos los vehículos regularizados que actualmente no tengan placas o permisos, de lo contrario no podrán ingresar al rol de los meses siguientes al mes de la firma del acuerdo. Los concesionarios se comprometen a solo emplear exclusivamente a conductores con gafete y licencia vigente, de lo contrario se sancionarán a los conductores que no cumplan con documentos vigentes. (Artículos 141 en su párrafo identificados con los arábigos 1, 2 y 3 y 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XXII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	08.11.2024
5	Acciones para la seguridad laboral a conductores: En la búsqueda de mejorar las condiciones laborales y reducir la deserción de los operadores del transporte se busca iniciar con proyectos de terminales de descanso y aseo, programa para mujeres conductoras, talleres conductuales etc. Mejorar el entorno laboral para propiciar una mejor actitud de los conductores durante el servicio. (Artículo 84 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción I de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
6	Programas de formalización, capacitación y uniformes para los operadores (artículo 84 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones II y III de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE

7	Acciones para la integración de un fideicomiso: Con el objetivo de implementar mecanismos de concentración de cuentas para evitar competencias por el pasaje una vez implementado el sistema de prepago (artículo 365 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	10.06.2024	10.12.2024
8	Contratación de sistema de prepago y alcancias: Contratar con un sistema de prepago que permita el manejo de fondos de modernización, contingencia, etc. Para la mejora técnica y operativa del sistema. Está técnicamente previsto que evitaría distracciones al conductor, inhibiría extorsiones de agentes de Vialidad y reduciría robos o asaltos. Definir periodos de prueba para la mejor elección de la tecnología de los autobuses óptimos para el sistema de transporte público de Colima - Villa de Álvarez (artículo 376 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	14.06.2024	10.12.2024
9	Participación en la revista físico-mecánica y documental de las unidades: Con el objetivo de establecer lineamientos de revitalización de unidades en condición mecánica favorable establecido por la Subsecretaría de Movilidad. Los concesionarios se comprometen a presentarse el Programa Anual de Mantenimiento de Autobuses en Operación, debiéndose identificar la cantidad de reemplazos de componentes (artículo 296 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	08.11.2024	15.12.2024
10	Se comprometen a mantener las unidades en condiciones mínimas de seguridad para el traslado de pasajeros: Carrocería, neumáticos, frenos, ventanillas, pasamanería, asientos y sistema eléctrico en buenas condiciones. (Artículo 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XXI de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	15.12.2024	PERMANENTE
11	Centro único de monitoreo y participación de la autoridad: Brindar acceso al monitoreo total de vehículos y facilitar el conteo real de la demanda (sistema de prepago) del transporte a la autoridad para el cumplimiento, diseño y optimización de rutas. (Artículos 208 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 212 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	10.12.2024	PERMANENTE
12	Renovación de unidades convencionales: Lograr la renovación de unidades operativas que actualmente se encuentran fuera de norma. Renovación de unidades conforme a lo establecido con la Subsecretaría de Movilidad, concluyentes del resultado de la Revista Vehicular 2024 para las unidades de transporte público colectivo. Con base a las posibilidades tecnológicas presentadas por la autoridad, los concesionarios presentarán el Programa de Sustitución Paulatina de Autobuses con la tecnología acordada. El programa deberá presentarse en un tiempo máximo de 60 días a partir de la entrada en vigor de la nueva tarifa. (Artículos 197 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2, 201 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 212 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	30.01.2025	PERMANENTE
13	Incorporación de modelo de unidades troncales de piso bajo: Incorporar este modelo mediante vehículos de mayor capacidad operando en rutas de mayor demanda y vialidades que lo permitan, especificadas por la Subsecretaría de Movilidad. Renovación de unidades conforme a lo establecido por la Subsecretaría de Movilidad. (Artículo 211 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	30.01.2025	PERMANENTE

14	Incorporación de modelo de unidades de baja capacidad: Incorporar este modelo mediante vehículos de baja capacidad operando en rutas actualmente insostenibles y eventos especiales según el caso, especificadas por la Subsecretaría de Movilidad. Renovación de unidades conforme a lo establecido por la Subsecretaría de Movilidad. (Artículo 211 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	30.01.2025	PERMANENTE
15	Patio de encierro: Colaboración con la autoridad para operar en comodato un patio de encierro obligatorio para los vehículos que operan en el sistema (artículo 111 en su párrafo identificado con los arábigos 1 y 2, y 324 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 fracción IV, 2 y 3 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE
16	Activar junto con la autoridad botones de pánico para las personas conductoras del servicio, conectados al centro de control del C4. Corto Plazo. (Artículos 197 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2, 201 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 207 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.08.2024	PERMANENTE
17	Los concesionarios se comprometen permanentemente a involucrarse y facilitar lo necesario para que las autoridades instruyan la ejecución de los estudios de campo necesarios para identificar demanda y oferta. (Artículo 17 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XVIII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
18	Cubrir el servicio de transporte de rutas especiales según necesidad a partir del nuevo ciclo escolar.	07.08.2024	PERMANENTE

CIUDAD DE TECOMÁN

Para asegurar que el Sistema Integrado de Transporte presente avances en la calidad de la prestación del servicio de transporte público colectivo, con respecto a las metas de renovación de flota, es necesario avanzar sobre los siguientes compromisos:

NO.	COMPROMISO		
1	Cumplimiento al 100% del servicio: Conforme a lo establecido en el Rol y papeletas asignadas por la Subsecretaría de Movilidad (artículo 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones XIII y XXIII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
2	Rotular con los medios de identificación y la cromática establecida por la Subsecretaría de Movilidad en un plazo no mayor a 30 días hábiles posteriores a que la Subsecretaría emita la norma correspondiente. (Artículo 204 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	08.10.2024
3	Regularización de CURC, unidades con registro vigente ante el Sistema Estatal de Información de Transporte y operadores acreditados por la Subsecretaría de Movilidad: Se comprometen a tener todos los vehículos regularizados que actualmente no tengan placas o permisos, de lo contrario no podrán ingresar al rol de los meses siguientes al mes de la firma del acuerdo. Los concesionarios se comprometen a solo emplear exclusivamente a conductores con gafete y licencia vigente, de lo contrario se sancionarán a los conductores que no cumplan con documentos vigentes. (Artículos 141 en su párrafo identificados con los	07.06.2024	08.10.2024

	arábigos 1, 2 y 3 y 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XXII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).		
4	Seguridad laboral a conductores: En la búsqueda de mejorar las condiciones laborales y reducir la deserción de los operadores del transporte se busca iniciar con proyectos de terminales de descanso y aseo, programa para mujeres conductoras, talleres conductuales etc. Mejorar el entorno laboral para propiciar una mejor actitud de los conductores durante el servicio. (Artículo 84 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción I de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
5	Capacitación de operadores y uniformes (artículo 84 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones II y III de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
6	Participación en la revista físico mecánica y documental de las unidades: Con el objetivo de establecer lineamientos de revitalización de unidades en condición mecánica favorable establecido por la Subsecretaría de Movilidad Los concesionarios se comprometen a presentarse el Programa Anual de Mantenimiento de Autobuses en Operación, debiéndose identificar la cantidad de reemplazos de componentes (artículo 296 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	08.10.2024	08.12.2024
7	Se comprometen a mantener las unidades en condiciones mínimas de seguridad para el traslado de pasajeros: Carrocería, neumáticos, frenos, ventanillas, pasamanería, asientos y sistema eléctrico en buenas condiciones. (Artículo 86 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XXI de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
8	Centro único de monitoreo y participación de la autoridad: Brindar acceso al monitoreo total de vehículos y facilitar el conteo real de la demanda (sistema de prepago) del transporte a la autoridad para el cumplimiento, diseño y optimización de rutas. (Artículos 208 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 212 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE
9	Renovación de unidades convencionales: Lograr a largo plazo la renovación de unidades operativas que actualmente se encuentran fuera de norma. Renovación de unidades conforme a lo establecido con la Subsecretaría de Movilidad, concluyentes del resultado de la Revista Vehicular 2024 para las unidades de transporte público colectivo. Con base a las posibilidades tecnológicas presentadas por la autoridad, los concesionarios presentarán el Programa de Sustitución Paulatina de Autobuses con la tecnología acordada. El programa deberá presentarse en un tiempo máximo de 60 días a partir de la entrada en vigor de la nueva tarifa. (Artículos 197 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2, 201 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 212 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE
10	Incorporación de modelo de unidades de baja capacidad: Incorporar a este modelo mediante vehículos de baja capacidad operando en rutas actualmente insostenibles y eventos especiales según el caso, especificadas por la Subsecretaría de Movilidad. Renovación de unidades conforme a lo establecido por la Subsecretaría de Movilidad. (Artículo 211 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE

11	Patio de encierro: Colaboración con la autoridad para operar en comodato un patio de encierro obligatorio para los vehículos que operan en el sistema (artículo 111 en su párrafo identificado con los arábigos 1 y 2, y 324 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 fracción IV, 2 y 3 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	01.01.2025	PERMANENTE
12	Activar junto con la autoridad botones de pánico para las personas conductoras del servicio, conectados al centro de control del C4. Corto Plazo. (Artículos 197 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2, 201 en su párrafo identificado con el arábigo 1 y 207 en sus párrafos identificados con los arábigos 1 y 2 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.08.2024	PERMANENTE
13	Los concesionarios se comprometen permanentemente a involucrarse y facilitar lo necesario para que las autoridades instruyan la ejecución de los estudios de campo necesarios para identificar demanda y oferta. (Artículo 17 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracción XVIII de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima).	07.06.2024	PERMANENTE

6. Como punto VI del orden del día, el Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas, le da el uso de la voz al Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, en su carácter de representante de la Gobernadora Constitucional del Estado de Colima, el cual, con fundamento en los artículos 352 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I a la VII, 357 en su párrafo identificado con el arábigo 1, 372 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I y II de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, presentó las propuestas de las siguientes tarifas sociales generales del servicio de transporte público colectivo:

DIAGNÓSTICO ANUAL DE LA TARIFA SOCIAL 2024, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE LA ZONA CONURBADA COLIMA Y VILLA DE ÁLVAREZ

CONSIDERANDOS

A efecto de reducir el mayor impacto social a las personas usuarias con una actualización de la tarifa y así mismo, garantizar el óptimo desarrollo del servicio del transporte es necesario analizar la demanda actual y futura a la que se enfrenta la zona conurbada.

En el presente documento se analizan cuatro bases de información principalmente: El Censo de Población y Vivienda 2020, Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022 (ENIGH), la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) y la Encuesta de Percepción del Transporte Público Colectivo en la zona conurbada de Colima y Villa de Álvarez 2023 aplicada por la Subsecretaría de Movilidad.

Esta última, realizada en noviembre y diciembre 2023, logró obtener información sobre el perfil de la demanda, logrando la evaluación y caracterización socioeconómica para la mejora en la toma de decisiones de la tarifa en la población usuaria del transporte público colectivo.

ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

Un elemento indispensable para hacer una estimación de la demanda actual del transporte público colectivo en nuestro Estado es la dinámica poblacional, ya que nos permite hacer una proyección real y actual de las características sociodemográficas y económicas de Colima.

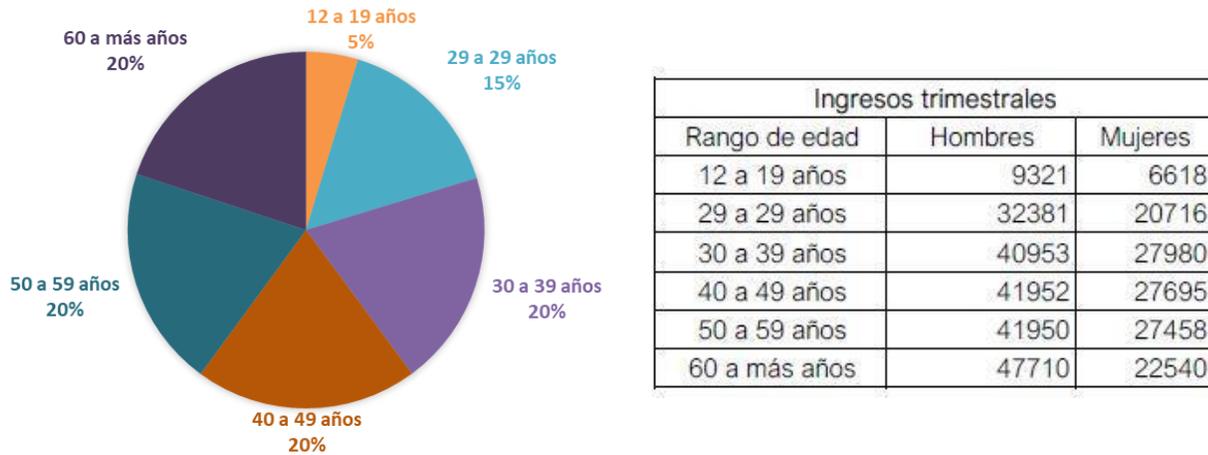
En el Estado de Colima, de acuerdo a la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), según la composición de la población por estratos sociales en el estado, **el 60% de los hogares se encuentran en un nivel socioeconómico medio bajo**. A su vez, y teniendo en cuenta que la concentración de empleos en los principales municipios es de 21.53% en Colima, Villa de Álvarez un 21.43%, Manzanillo un 25.90% y el 16.39% en Tecmán, **el ingreso promedio corriente en áreas urbanas del Estado es de \$7,600.00 por persona** con base a la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH).

Considerando que, de acuerdo a la Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público realizada por la Subsecretaría de Movilidad, la mayor parte de las personas usuarias **utilizan el transporte público de entre 5 a 6 días a la semana realizando diariamente 2 viajes**, y corroborando con la última Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los

Hogares, el **gasto promedio de transporte por persona en el Estado de Colima diario es \$30.07 es decir gastan al mes aproximadamente \$902.33 en transporte.**

Así mismo, con la finalidad de determinar la vulnerabilidad económica por rango de edad, se observa en el siguiente gráfico, que la mayor cantidad de ingresos lo tienen personas de 40 a los 60 años y **los de menor ingreso el rango de edad de entre 12 y 19 años**, a su vez reiterando el rezago considerable en la equidad de género se observa que **las mujeres continúan teniendo un ingreso promedio menor** a los hombres en todas las edades.

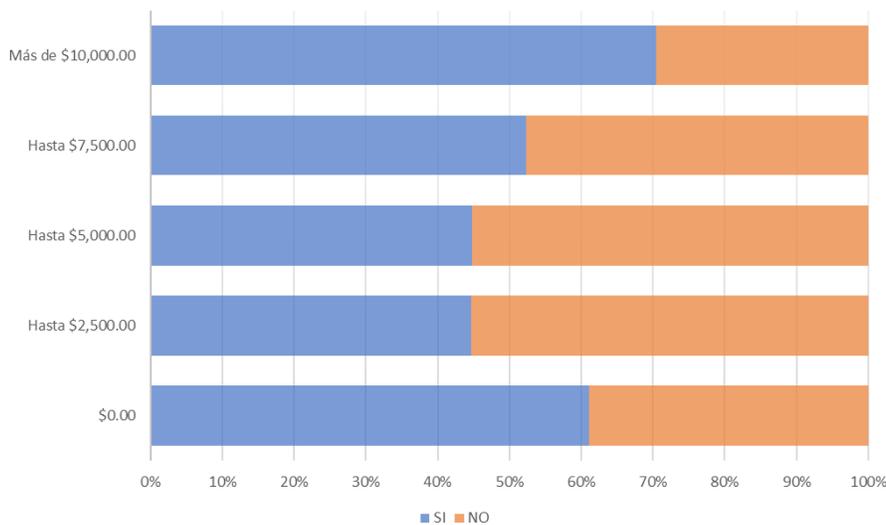
Img. 01 ingresos promedio por grupos de edad



Fuente. INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022.

Con base a la ENIGH, **los hogares invierten alrededor del 12% de sus ingresos en transporte**, siendo fundamental incorporar el análisis de la movilidad del ciudadano, la cual engloba aquellos desplazamientos vinculados con el trabajo y la escuela, así como aquellas de traslado a atenciones médicas, actividades de asistencia y recreo, etc.

Img. 02 Posibilidad de pagar más de \$10 por viaje por ingreso mensual



Fuente. SUBSEMOV. Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público Colectivo 2023.

De acuerdo a la Encuesta de Percepción del servicio de transporte público, la mayoría de personas que no están dispuestas a pagar más de \$10 por viaje son del grupo de personas con ingresos de hasta \$5,000 mensuales, sin embargo, **considerando que el ingreso promedio por persona en el estado según la ENIGH es de \$7,600.00, existe un balance entre 53% de acuerdo con el aumento mayor a \$10 y el 47% que no está de acuerdo.**

MOVILIDAD ACTUAL

En la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez, **diariamente circulan 179 vehículos en el servicio de transporte colectivo**, en los cuales **se realizan aproximadamente 84,309 viajes diarios** en el sistema.

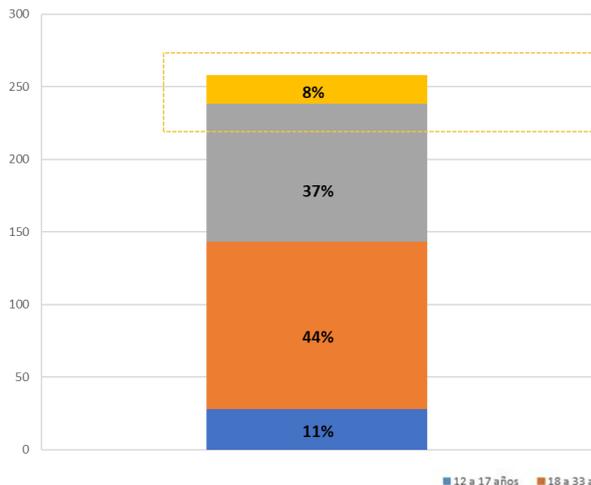
En el análisis de la Movilidad cotidiana en Colima y Villa de Álvarez de acuerdo al Censo de Población y vivienda 2020 INEGI, **19,523 personas utilizan diariamente el transporte público colectivo para ir a la escuela en la zona antes citada**, representando el **23% de la población total** que asiste a la escuela, de estos, **55% son mujeres** que se mueven por este medio para tal motivo.

Así mismo, y considerando que los principales motivos de utilización del transporte son para ir a la escuela y al trabajo, es representativo que **el 26% de la población ocupada en la zona antes citada se desplaza en transporte público**, siendo un aproximado de **37,113 personas usuarias diarias**.

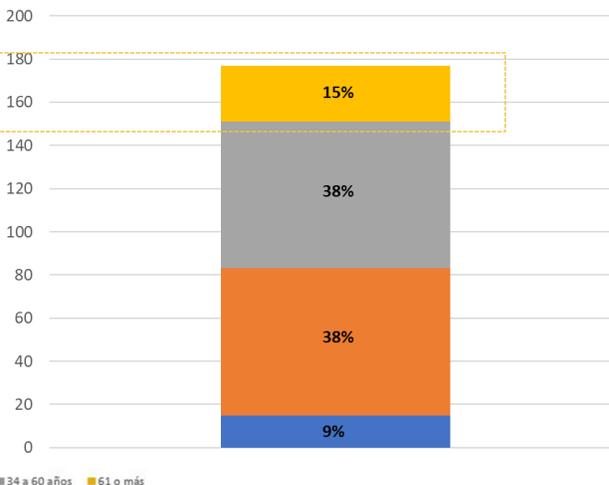
De acuerdo a la Encuesta de Percepción del Servicio de transporte, **la mayoría de las personas usuarias del transporte público colectivo urbano ronda los 18 y 33 años de edad, con el 42% del total de usuarios del sistema**, seguido del 38% representado por adultos de entre 34 y 60 años, **representando minorías adultos mayores y menores de 18 años.**

Img. 03 Disposición de pagar más de \$10 por rangos de edad

Gráfica 19. Usuarios que declararon que **si** puede pagar más de \$10



Gráfica 20. Usuarios que declararon que **no** puede pagar más de \$10



Fuente. SUBSEMOV. Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público Colectivo 2023.

En el anterior gráfico también se determina el rango de edad con **menor disposición de pagar más de \$10 (diez pesos 00/100 m.n.), representado en mayoría por adultos mayores**. Agregando que, no existe una diferencia significativa en los demás rangos de edad en el que se logre considerar la aceptación o el rechazo por un aumento tarifario mayor a **\$10 (diez pesos 00/100 m.n.)**.

ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA 2024 DIAGNOSTICADA POR LA SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD

Como se determina en la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, la canasta de costos de la tarifa se compone de costos variables y fijos. En estos momentos, las tarifas oficiales se encuentran rebasadas para cubrir dichos costos de operación. Las consideraciones para la definición de tarifas que se establecen en el artículo 352 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima son:

1. Costos de recuperación de la operación de rutas y servicios.

2. Estándares de servicio determinados por la autoridad.
3. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio.
4. Inversiones de capital de los actores públicos y privados.
5. Gastos de mantenimiento.
6. Ingresos adicionales a la tarifa, y
7. Aplicación de subsidios.

Conforme al diagnóstico anual antes referido remitido a esta autoridad, la Tarifa Técnica 2024, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la Zona conurbada Colima y Villa de Álvarez es de \$12.00 por persona usuaria.

PROPUESTA DE LA TARIFA SOCIAL GENERAL

Con base a la anterior información, se pueden concluir los usuarios vulnerables del sistema de transporte público colectivo urbano en la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez:

- Por ingresos: Personas de 12-19 años de edad y mujeres de todas las edades, al ser las personas con menor ingreso.
- Por motivo de transporte: estudiantes y trabajadores, al ser los principales usuarios del transporte público.
- Por preferencias declarada: adultos mayores relativo a la indisposición de pagar más de \$10 de tarifa.

Actualmente conforme al artículo 374 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, define el porcentaje aplicable a las personas usuarias con **derecho a tarifa preferencial, otorgándoles hasta un 50% de descuento**. Con lo anterior, dicha tarifa preferencial, beneficia a los usuarios vulnerables, entre otros a los adultos mayores, estudiantes e incluso personas con discapacidad debidamente acreditadas, conteniendo el mayor impacto social, para lo cual, en la definición de la tarifa social se deberá asegurar que no impacte negativamente en la sostenibilidad financiera.

Conforme al análisis socioeconómico que se llevó a cabo en el presente diagnóstico, y con fundamento en el artículo 17, numeral 1, fracción IX y 357 en su párrafo identificado con el numeral 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se propone que **Tarifa Social General 2024**, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la zona conurbada Colima-Villa de Álvarez es de **\$12.00 pesos por persona usuaria por viaje**.

DEFINICIÓN DE LA TARIFA SOCIAL GENERAL

Conforme al Diagnóstico realizado por la Subsecretaría de Movilidad y tomando en cuenta que, la tarifa social es aquella que garantiza la accesibilidad del transporte público a las personas de todos los niveles sociales y económicos, al representar un valor asequible para los usuarios y tomando en cuenta que existe un segmento de las personas usuarias del transporte colectivo que paga la tarifa preferencial con un 50% de descuento de la tarifa establecida, esta autoridad titular del Ejecutivo, con fundamento en los artículos 352 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I a la VII, 357 en su párrafo identificado con el arábigo 1, 372 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I y II de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, define para la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez, como **tarifa social general la cantidad de \$12.00 pesos** por persona usuaria por viaje.

DIAGNÓSTICO ANUAL DE LA TARIFA SOCIAL 2024, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE CIUDAD DE MANZANILLO

CONSIDERANDOS

A efecto de reducir el mayor impacto social a las personas usuarias con una actualización de la tarifa y así mismo, garantizar el óptimo desarrollo del servicio del transporte es necesario analizar la demanda actual y futura a la que se enfrenta la ciudad.

En el presente documento se analizan cuatro bases de información principalmente: El Censo de Población y Vivienda 2020, Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022 (ENIGH), la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) y la Encuesta de Percepción del Transporte Público Colectivo en la ciudad de Manzanillo 2023 aplicada por la Subsecretaría de Movilidad.

Esta última, realizada en noviembre y diciembre 2023, logró obtener información sobre el perfil de la demanda, logrando la evaluación y caracterización socioeconómica para la mejora en la toma de decisiones de la tarifa en la población usuaria del transporte público colectivo.

ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

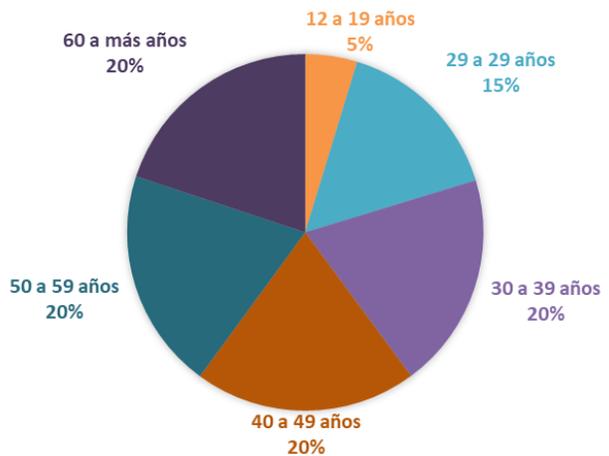
Un elemento indispensable para hacer una estimación de la demanda actual del transporte público colectivo en nuestro Estado es la dinámica poblacional, ya que nos permite hacer una proyección real y actual de las características sociodemográficas y económicas de Colima.

En el Estado de Colima, de acuerdo a la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), según la composición de la población por estratos sociales en el estado, **el 60% de los hogares se encuentran en un nivel socioeconómico medio bajo**. A su vez, y teniendo en cuenta que la concentración de empleos en los principales municipios es de 21.53% en Colima, Villa de Álvarez un 21.43%, Manzanillo un 25.90% y el 16.39% en Tecomán, **el ingreso promedio corriente en áreas urbanas del Estado es de \$7,600.00 por persona** con base a la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH).

Considerando que, de acuerdo a la Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público realizada por la Subsecretaría, la mayor parte de las personas usuarias **utilizan el transporte público de entre 5 a 6 días a la semana realizando diariamente 2 viajes**, y corroborando con la última Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, **el gasto promedio de transporte por persona en el Estado de Colima diario es \$30.07 es decir gastan al mes aproximadamente \$902.33 en transporte**.

Así mismo, con la finalidad de determinar la vulnerabilidad económica por rango de edad, se observa en el siguiente gráfico, que la mayor cantidad de ingresos lo tienen personas de 40 a los 60 años y **los de menor ingreso el rango de edad de entre 12 y 19 años**, a su vez reiterando el rezago considerable en la equidad de género se observa que **las mujeres continúan teniendo un ingreso promedio menor** a los hombres en todas las edades.

Img. 01 Ingresos promedio por grupos de edad

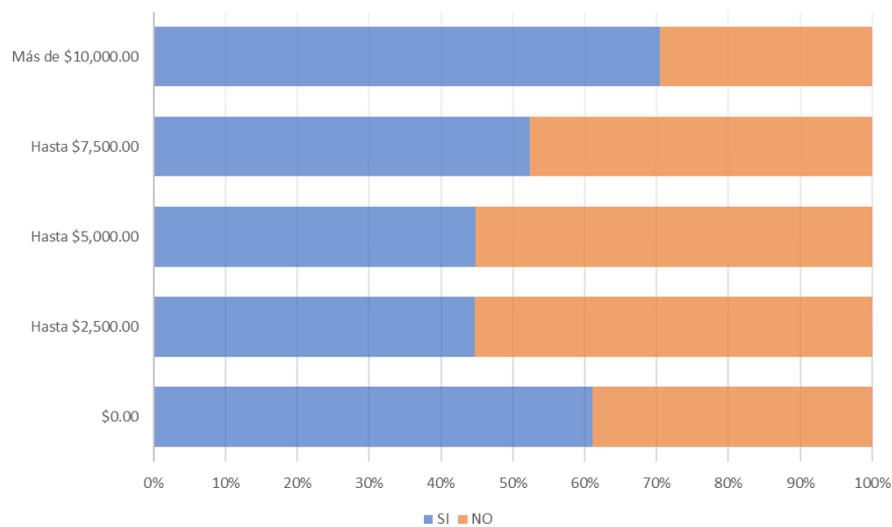


Ingresos trimestrales		
Rango de edad	Hombres	Mujeres
12 a 19 años	9321	6618
29 a 29 años	32381	20716
30 a 39 años	40953	27980
40 a 49 años	41952	27695
50 a 59 años	41950	27458
60 a más años	47710	22540

Fuente. INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022.

Con base a la ENIGH, **los hogares invierten alrededor del 12% de sus ingresos en transporte**, siendo fundamental incorporar el análisis de la movilidad del ciudadano, la cual engloba aquellos desplazamientos vinculados con el trabajo y la escuela, así como aquellas de traslado a atenciones médicas, actividades de asistencia y recreo, etc.

Img. 02 Posibilidad de pagar más de \$10 por viaje por ingreso mensual



Fuente. SUBSEMOV. Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público Colectivo 2023.

De acuerdo a la Encuesta de Percepción del servicio de transporte público, la mayoría de personas que no están dispuestas a pagar más de \$10 (diez pesos 00/100 m.n.) por viaje son del grupo de personas con ingresos de hasta \$5,000 (cinco mil pesos 00/100 m.n.) mensuales, sin embargo, **considerando que el ingreso promedio por persona en el Estado según la ENIGH es de \$7,600.00, existe un balance entre 53% de acuerdo con el aumento mayor a \$10 y el 47% que no está de acuerdo.**

MOVILIDAD ACTUAL

En la ciudad de Manzanillo, **diariamente circulan 176 vehículos en el servicio de transporte colectivo**, en los cuales **se realizan aproximadamente 73,216 viajes diarios** en el sistema.

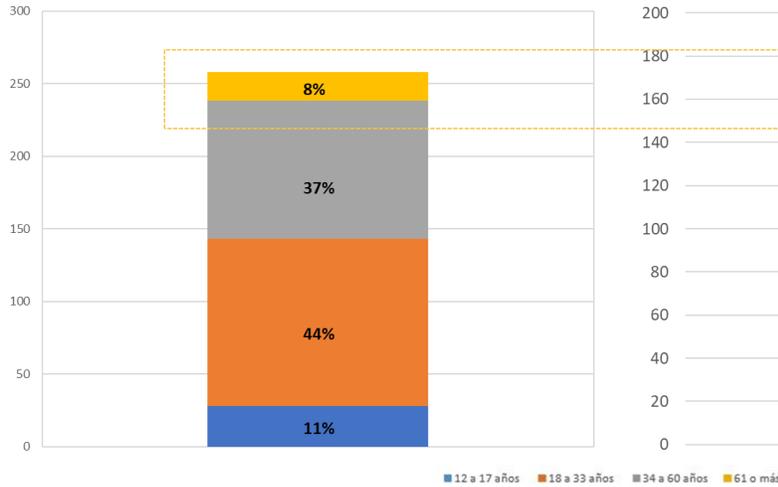
En el análisis de la Movilidad cotidiana en Manzanillo de acuerdo al Censo de Población y vivienda 2020 INEGI, **14,473 personas utilizan diariamente el transporte público colectivo para ir a la escuela en la zona antes citada**, representando el **31% de la población total** que asiste a la escuela, de estos, **32% son mujeres** que se mueven por este medio para tal motivo.

Así mismo, y considerando que los principales motivos de utilización del transporte son para ir a la escuela y al trabajo, es representativo que **el 36% de la población ocupada en la zona antes citada se desplaza en transporte público**, siendo un aproximado de **27,728 personas usuarias diarias**.

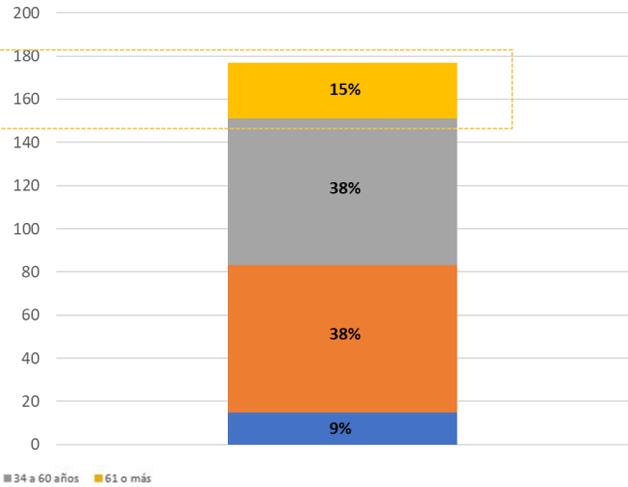
De acuerdo a la Encuesta de Percepción del Servicio de transporte, **la mayoría de las personas usuarias del transporte público colectivo urbano en la ciudad ronda los 18 y 33 años de edad, con el 46% del total de usuarios del sistema**, seguido del 40% representado por adultos de entre 34 y 60 años, **representando minorías adultos mayores y menores de 18 años.**

Img. 03 Disposición de pagar más de \$10 por rangos de edad

Gráfica 19. Usuarios que declararon que **si** puede pagar más de \$10



Gráfica 20. Usuarios que declararon que **no** puede pagar más de \$10



Fuente. SUBSEMOV. Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público Colectivo 2023.

En el anterior gráfico también se determina el rango de edad con **menor disposición de pagar más de \$10 (diez pesos 00/100 m.n.), representado en mayoría por adultos mayores.** Agregando que, no existe una diferencia significativa en los demás rangos de edad en el que se logre considerar la aceptación o el rechazo por un aumento tarifario mayor a \$10 (diez pesos 00/100 m.n.).

ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA 2024 DIAGNOSTICADA POR LA SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD

Como se determina en la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, la canasta de costos de la tarifa se compone de costos variables y fijos. En estos momentos, las tarifas oficiales se encuentran rebasadas para cubrir dichos costos de operación. Las consideraciones para la definición de tarifas que se establecen en el artículo 352 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima son:

1. Costos de recuperación de la operación de rutas y servicios.
2. Estándares de servicio determinados por la autoridad.
3. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio.
4. Inversiones de capital de los actores públicos y privados.
5. Gastos de mantenimiento.
6. Ingresos adicionales a la tarifa, y
7. Aplicación de subsidios.

Conforme al diagnóstico anual antes referido remitido a esta autoridad, la Tarifa Técnica 2024, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la ciudad de Manzanillo es de \$13.00 por persona usuaria.

PROPUESTA DE LA TARIFA SOCIAL GENERAL

En base a la anterior información, se pueden concluir los usuarios vulnerables del sistema de transporte público colectivo urbano en la ciudad de Manzanillo:

- Por ingresos: Personas de 12-19 años de edad y mujeres de todas las edades, al ser las personas con menor ingreso.
- Por motivo de transporte: estudiantes y trabajadores, al ser los principales usuarios del transporte público.
- Por preferencias declarada: adultos mayores relativo a la indisposición de pagar más de \$10 de tarifa.

Actualmente conforme al artículo 374 en su párrafo identificado con el arábigo 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, define el porcentaje aplicable a las personas usuarias con **derecho a tarifa preferencial, otorgándoles hasta un 50% de descuento**. Con lo anterior, dicha tarifa preferencial, beneficia a los usuarios vulnerables, entre otros a los adultos mayores, estudiantes e incluso personas con discapacidad debidamente acreditadas, conteniendo el mayor impacto social, para lo cual, en la definición de la tarifa social se deberá asegurar que no impacte negativamente en la sostenibilidad financiera.

Conforme al análisis socioeconómico que se llevó a cabo en el presente diagnóstico, y con fundamento con fundamento en el artículo 17, numeral 1, fracción IX y 357 en su párrafo identificado con el numeral 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se propone que **Tarifa Social General 2024**, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la ciudad de Manzanillo es de **\$13.00 pesos por persona usuaria por viaje**.

DEFINICIÓN DE LA TARIFA SOCIAL GENERAL

Conforme al Diagnóstico realizado por la Subsecretaría de Movilidad y tomando en cuenta que, la tarifa social es aquella que garantiza la accesibilidad del transporte público a las personas de todos los niveles sociales y económicos, al representar un valor asequible para los usuarios y tomando en cuenta que existe un segmento de las personas usuarias del transporte colectivo que paga la tarifa preferencial con un 50% de descuento de la tarifa establecida, esta autoridad titular del Ejecutivo, con fundamento en los artículos 352 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I a la VII, 357 en su párrafo identificado con el arábigo 1, 372 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I y II de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, define para la ciudad de Manzanillo, como **tarifa social general la cantidad de \$13.00 pesos por persona usuaria por viaje**.

DIAGNÓSTICO ANUAL DE LA TARIFA SOCIAL 2024, DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE CIUDAD DE TECOMÁN

CONSIDERANDOS

A efecto de reducir el mayor impacto social a las personas usuarias con una actualización de la tarifa y así mismo, garantizar el óptimo desarrollo del servicio del transporte es necesario analizar la demanda actual y futura a la que se enfrenta la ciudad.

En el presente documento se analizan cuatro bases de información principalmente: El Censo de Población y Vivienda 2020, Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022 (ENIGH), la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) y la Encuesta de Percepción del Transporte Público Colectivo en la ciudad de Manzanillo 2023 aplicada por la Subsecretaría de Movilidad.

Esta última, realizada en noviembre y diciembre 2023, logró obtener información sobre el perfil de la demanda, logrando la evaluación y caracterización socioeconómica para la mejora en la toma de decisiones de la tarifa en la población usuaria del transporte público colectivo.

ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

Un elemento indispensable para hacer una estimación de la demanda actual del transporte público colectivo en nuestro Estado es la dinámica poblacional, ya que nos permite hacer una proyección real y actual de las características sociodemográficas y económicas de Colima.

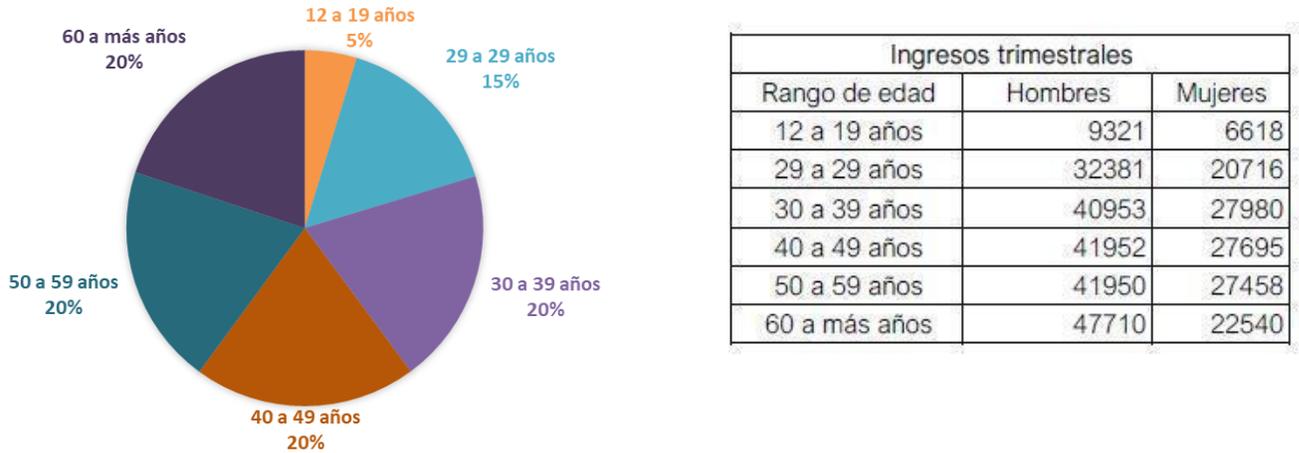
En el Estado de Colima, de acuerdo a la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), según la composición de la población por estratos sociales en el estado, **el 60% de los hogares se encuentran en un nivel socioeconómico medio bajo**. A su vez, y teniendo en cuenta que la concentración de empleos en los principales municipios es de 21.53% en Colima, Villa de Álvarez un 21.43%, Manzanillo un 25.90% y el 16.39% en Tecomán, **el ingreso promedio corriente en áreas urbanas del Estado es de \$7,600.00 por persona** con base a la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH).

Considerando que, de acuerdo a la Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público realizada por la Subsecretaría, la mayor parte de las personas usuarias **utilizan el transporte público de entre 5 a 6 días a la semana realizando diariamente 2 viajes**, y corroborando con la última Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, **el gasto promedio de transporte por persona en el Estado de Colima diario es \$30.07 es decir gastan al mes aproximadamente \$902.33 en transporte**.

Así mismo, con la finalidad de determinar la vulnerabilidad económica por rango de edad, se observa en el siguiente gráfico, que la mayor cantidad de ingresos lo tienen personas de 40 a los 60 años y **los de menor ingreso el rango de edad de**

entre 12 y 19 años, a su vez reiterando el rezago considerable en la equidad de género se observa que **las mujeres continúan teniendo un ingreso promedio menor** a los hombres en todas las edades.

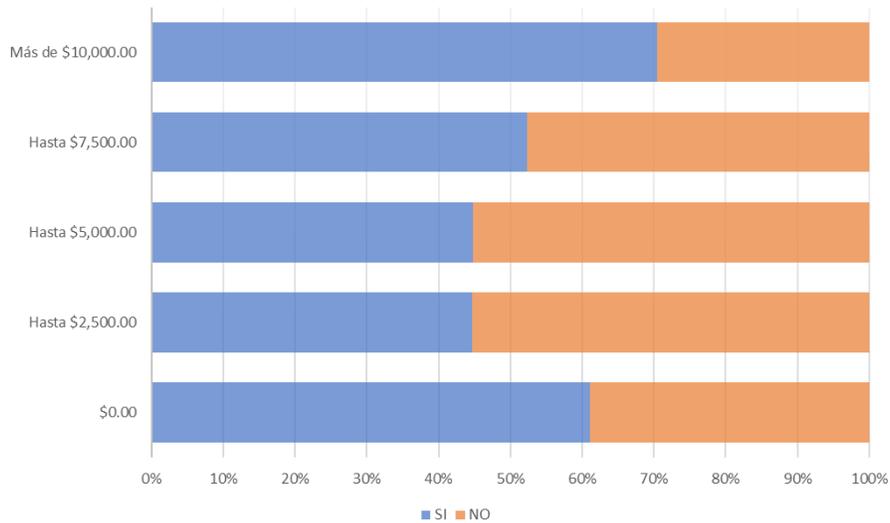
Img. 01 Ingresos promedio por grupos de edad



Fuente. INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2022.

Con base a la ENIGH, **los hogares invierten alrededor del 12% de sus ingresos en transporte**, siendo fundamental incorporar el análisis de la movilidad del ciudadano, la cual engloba aquellos desplazamientos vinculados con el trabajo y la escuela, así como aquellas de traslado a atenciones médicas, actividades de asistencia y recreo, etc.

Img. 02 Posibilidad de pagar más de \$10 por viaje por ingreso mensual



Fuente. SUBSEMOV. Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público Colectivo 2023.

De acuerdo a la Encuesta de Percepción del servicio de transporte público, la mayoría de personas que no están dispuestas a pagar más de \$10.00(diez pesos 00/100 m.n.)por viaje son del grupo de personas con ingresos de hasta \$5,000 (cinco mil 00/100 m.n.) mensuales, y **considerando que el ingreso promedio por persona de los usuarios del transporte público colectivo reportado en la misma encuesta ronda entre los \$2,500.00 y los \$5,000.00** es de considerar que dicha cantidad no logra alcanzar el salario mínimo actual en México.

MOVILIDAD ACTUAL

En la ciudad de Manzanillo, **diariamente circulan 8 vehículos en el servicio de transporte colectivo**, en los cuales **se realizan aproximadamente 12,324 viajes diarios** en el sistema.

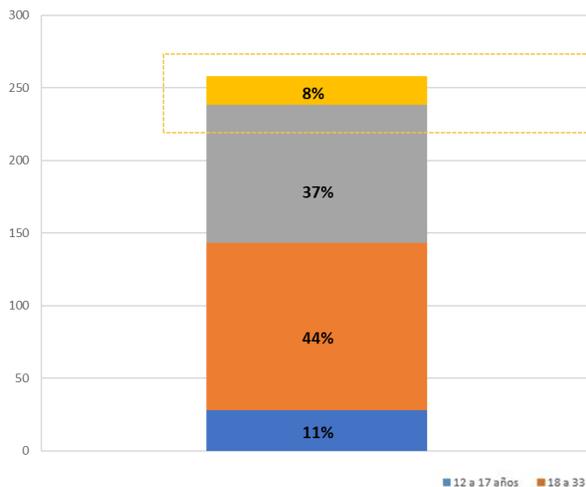
En el análisis de la Movilidad cotidiana en Manzanillo de acuerdo al Censo de Población y vivienda 2020 INEGI, **5,017 personas utilizan diariamente el transporte público colectivo para ir a la escuela en la zona antes citada**, representando el **17% de la población total** que asiste a la escuela, de estos, **55% son mujeres** que se mueven por este medio para tal motivo.

Así mismo, y considerando que los principales motivos de utilización del transporte son para ir a la escuela y al trabajo, es representativo que **el 15% de la población ocupada en la zona antes citada se desplaza en transporte público**, siendo un aproximado de **7,307 personas usuarias diarias**.

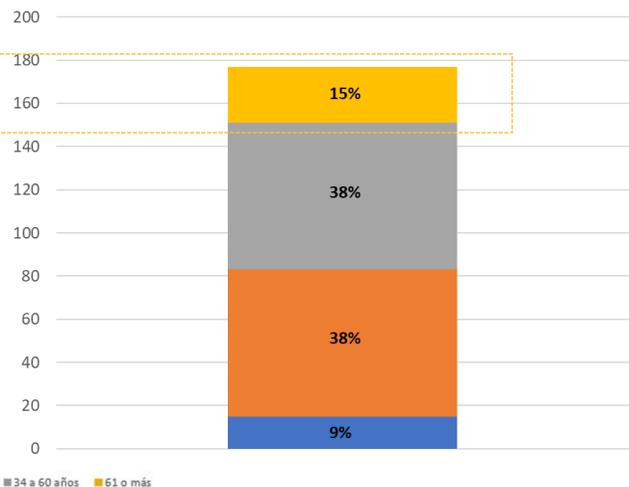
De acuerdo a la Encuesta de Percepción del Servicio de transporte, **la mayoría de las personas usuarias del transporte público colectivo urbano en la ciudad ronda los 18 y 33 años de edad, con el 41% del total de usuarios del sistema**, 45% representado por adultos de entre 34 y 60 años, **representando minorías adultos mayores y menores de 18 años**.

Img. 03 Disposición de pagar más de \$10 por rangos de edad

Gráfica 19. Usuarios que declararon que **si** puede pagar más de \$10



Gráfica 20. Usuarios que declararon que **no** puede pagar más de \$10



Fuente. SUBSEMOV. Encuesta de Percepción del Servicio de Transporte Público Colectivo 2023.

En el anterior gráfico también se determina el rango de edad con **menor disposición de pagar más de \$10.00 (diez pesos 00/100 m.n.), representado en mayoría por adultos mayores**. Agregando que, no existe una diferencia significativa en los demás rangos de edad en el que se logre considerar la aceptación o el rechazo por un aumento tarifario mayor a \$10.00 (diez pesos 00/100 m.n.).

ANÁLISIS DE LA TARIFA TÉCNICA 2024 DIAGNOSTICADA POR LA SUBSECRETARÍA DE MOVILIDAD

Como se determina en la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, la canasta de costos de la tarifa se compone de costos variables y fijos. En estos momentos, las tarifas oficiales se encuentran rebasadas para cubrir dichos costos de operación. Las consideraciones para la definición de tarifas que se establecen en el artículo 352 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima son:

1. Costos de recuperación de la operación de rutas y servicios;
2. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
3. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
4. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;
5. Gastos de mantenimiento;
6. Ingresos adicionales a la tarifa, y

7. Aplicación de subsidios.

Conforme al diagnóstico anual antes referido remitido a esta autoridad, la Tarifa Técnica 2024, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la ciudad de Manzanillo es de \$13.00 por persona usuaria.

PROPUESTA DE LA TARIFA SOCIAL GENERAL

En base a la anterior información, se pueden concluir los usuarios vulnerables del sistema de transporte público colectivo urbano en la ciudad de Manzanillo:

- Por ingresos: Personas de 12-19 años de edad y mujeres de todas las edades, al ser las personas con menor ingreso.
- Por motivo de transporte: estudiantes y trabajadores, al ser los principales usuarios del transporte público.
- Por preferencias declarada: adultos mayores relativo a la indisposición de pagar más de \$10.00 de tarifa.

Actualmente, el artículo 374 en su párrafo identificado con el arábigo 1 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, define el porcentaje aplicable a las personas usuarias con **derecho a tarifa preferencial, otorgándoles hasta un 50% de descuento**. Con lo anterior, dicha tarifa preferencial, beneficia a los usuarios vulnerables, entre otros a los adultos mayores, estudiantes e incluso personas con discapacidad debidamente acreditadas, conteniendo el mayor impacto social, para lo cual, en la definición de la tarifa social se deberá asegurar que no impacte negativamente en la sostenibilidad financiera.

Conforme al análisis socioeconómico que se llevó a cabo en el presente diagnóstico, y con fundamento en el artículo 17, numeral 1, fracción IX y 357 en su párrafo identificado con el numeral 1, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se propone que **Tarifa Social General 2024**, aplicable al servicio de transporte colectivo urbano de la ciudad de Tecomán es de **\$10.00 pesos por persona usuaria por viaje**.

DEFINICIÓN DE LA TARIFA SOCIAL GENERAL

Conforme al Diagnóstico realizado por la Subsecretaría de Movilidad y tomando en cuenta que, la tarifa social es aquella que garantiza la accesibilidad del transporte público a las personas de todos los niveles sociales y económicos, al representar un valor asequible para los usuarios y tomando en cuenta que existe un segmento de las personas usuarias del transporte colectivo que paga la tarifa preferencial con un 50% de descuento de la tarifa establecida, esta autoridad titular del Ejecutivo, con fundamento en los artículos 352 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I a la VII, 357 en su párrafo identificado con el arábigo 1, 372 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I y II de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, define para la ciudad de Tecomán, como **tarifa social general la cantidad de \$10.00 pesos** por persona usuaria por viaje.

Continuando con el punto VI del orden del día, el Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, en su carácter de representante de la Gobernadora Constitucional del Estado de Colima, el cual, con fundamento en los artículos 352 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I a la VII, 357 en su párrafo identificado con el arábigo 1, 372 en su párrafo identificado con el arábigo 1, fracciones I y II de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, presentó la definición de las siguientes tarifas sociales generales del servicio de transporte público colectivo:

“Se define para la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez, como tarifa social general la cantidad de \$12.00 pesos por persona usuaria por viaje.

Se define para la ciudad de Manzanillo como tarifa social general la cantidad de \$13.00 pesos por persona usuaria por viaje.

Se define para la ciudad de Tecomán, como tarifa social general la cantidad de \$10.00 pesos por persona usuaria por viaje.”

En este mismo punto VI, el Lic. Alberto Eloy García Alcaraz Señala que La C. Gobernadora, autorizó para los estudiantes 500 becas en el servicio de transporte público y que la tarifa preferencial respecto a la tarifa social general 2024, para los estudiantes entrará en vigor hasta el nuevo ciclo escolar. Por otra parte, señaló que se atenderán las rutas especiales para los estudiantes.

Concluido con ello, le dio el uso de la voz al Secretario de la Comisión Mixta.

Expuesto lo anterior, el Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas, solicitó a los miembros presentes de la Comisión Mixta de Tarifas que en caso de estar de acuerdo con las propuestas de las tarifas sociales generales, lo manifestaran levantando

la mano, de la cuales, fueron aprobadas por unanimidad la de la zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez y la ciudad de Manzanillo, sin embargo los representantes de las 2 personas morales que operan el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Tecomán, no levantaron la mano con relación a su tarifa, por su parte, los otros 5 miembros de la Comisión Mixta, en este caso el representante de la Presidenta de la comisión mixta, el Secretario, la Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Medio Ambiente y Movilidad del H. Congreso del Estado de Colima, la Representante del Comité Estatal de Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable y el Representante de la Federación de Estudiantes Colimenses, levantaron la mano votando por la aprobación de la tarifa social general para la ciudad de Tecomán, siendo mayoría los que aprobaron la tarifa social general para dicha ciudad.

7. El Secretario de la Comisión Mixta de Tarifas, conforme al punto VII, da el uso de la voz a los Miembros de la Comisión Mixta de Tarifas para que realicen la intervención que consideren conveniente; por así haberlo solicitado previamente, primeramente le dio el uso de la voz al vocal, el c. Ing. José Luis Carrasco Mesina, presidente del Sistema Integral de Transporte de Colima, S.A. de C. V., operadora del servicio de transporte colectivo en la zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez, el cual, entre otras cosas, refirió que en voz de todos los transportistas de dicha zona conurbada, agradece a la Ciudadana Gobernadora la Mtra. Indira Vizcaíno Silva, el interés, el apoyo y su participación en resolver la problemática del Autotransporte. Asimismo, reconoce que las empresas concesionarias, operadoras del servicio de transporte público actualmente están incumpliendo casi en todo, refiriendo que con la tarifa social general que se definió, es ya no van a poner pretextos, iniciando inmediatamente con la rehabilitación de unidades.

Asimismo, hizo uso de la voz al VOCAL, el Prof. Aureliano Hernández Alonzo, presidente de Transportes Unidos de Manzanillo, S. A. de C.V., concesionaria operadora del servicio de transporte colectivo urbano en la ciudad de Manzanillo, el cual refirió que reitera los compromisos manifestados por el Ing. José Luis Carrasco Mesina, señalando que existe la voluntad de parte de los transportistas para mejorar para el usuario; que actualmente ya están trabajando en el prepagó y el fideicomiso que llevará a los transportistas a las soluciones y buenos resultados beneficiando al usuario.

Como última solicitud de intervención, en uso de la voz, la C. Kathia Zared Castillo Hernández, Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Medio Ambiente y Movilidad del H. Congreso del Estado de Colima, manifestó que desde el Congreso como Presidenta de la Comisión de Movilidad, coadyuvará siempre con los prestadores de servicio público, en mejoras a su economía pero también para las mejoras de este mismo servicio a la población de Colima y que con los ajustes en la tarifas se podrá recuperar la economía de los transportistas porque a raíz de la pandemia bajó el flujo de usuarios. Con esto se va poder dar el debido mantenimiento a las unidades, dando un paso adelante en la integración del servicio de transporte en el Estado.

8. Como punto VIII y último del orden del día, el Lic. Alberto Eloy García Alcaraz, representante de la presidenta de la Comisión Mixta de Tarifas, en uso de la voz, siendo las 18:58 horas del día 06 de junio de 2024, declara formalmente cerrada la sesión ordinaria de la Comisión Mixta de Tarifas relativa a los trabajos de REVISIÓN ANUAL 2024 DE LAS TARIFAS TÉCNICAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO DE LA ZONA: CONURBADA COLIMA-VILLA DE ÁLVAREZ, MANZANILLO Y TECOMÁN.

FIRMAN LA PRESENTE ACTA, AL CALCE Y AL MARGEN, LAS PERSONAS QUE EN ELLA INTERVINIERON.

**PRESIDENTA DE LA COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS TITULAR DEL EJECUTIVO
GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE COLIMA**

MTRA. INDIRA VIZCAÍNO SILVA, por el Secretario General de Gobierno,
el LIC. ALBERTO ELOY GARCÍA ALCARAZ

Firma.

SECRETARIO DE LA COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS

Subsecretario de Movilidad de Gobierno del Estado
ING. ARMANDO GONZÁLEZ MANZO

Firma.

VOCAL

Presidenta de la Comisión de Desarrollo Urbano, Medio Ambiente y Movilidad
del H. Congreso del Estado de Colima

LICDA. KATHIA ZARED CASTILLO HERNÁNDEZ

Firma.

VOCAL

Representante del Comité Estatal de Financiamiento de la Movilidad Urbana Sustentable
Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y Movilidad
ARQ. MARISOL NERI LEÓN
Firma.

VOCAL

Representante de la Federación de Estudiantes Colimenses
C. CAMILO ALEJANDRO GARCÍA MORALES
Firma.

VOCAL

Sociedad Cooperativa de Autotransportes Colima-Villa de Álvarez, S.A. de C.V.
(SOCACOVA)
LIC. FERNANDO GARCÍA ANAYA
Firma.

VOCAL

Presidente del Sistema Integral de Transporte de Colima, S.A. de C.V. (SINTRA)
ING. JOSÉ LUIS CARRASCO MESINA
Firma.

VOCAL

Sistema Único de Transporte de Personas
de la Zona Conurbada Colima-Villa de Álvarez (SISTEMA)
C. Fernando Iván Rojas G.
Firma.

VOCAL

Transportes Unidos de Manzanillo, S.A. de C.V. (TUMSA)
C. Aureliano Hernández Alonzo
Firma.

VOCAL

Sociedad en Movimiento de Manzanillo S.R.L. de C.V. C.
Reynaldo Rafael García Pedraza
Firma.

VOCAL

Alianza de Permisarios de Transporte Urbano Manzanillo, Col. S.C., C. T. M.
C. Jesús Jiménez Valencia
Firma.

VOCAL

Servicio Especializado de Transporte Urbano y Turismo, S.A. de C.V. (MANZANILLO)
C. José Mejía Andrade
Firma.

Luis Miguel López Ruiz
SETUVATESA
Firma.

VOCAL

Autotransportes Manzanillo – CAMPOS
C. Gilberto García Zárate
Firma.

VOCAL

Transportes Rojos Suburbanos El Colomo
Ing. José Alberto Virgen Ramírez
Firma.

VOCAL

Transportes Suburbanos Manzanillo La Floreña
C. Lorena Valero Acevedo representada
por el Ing. José Alberto Virgen Ramírez.
Firma.

VOCAL

Soc. Cooperativa de Autotransportes El Colomo, S.C.L.
C. Orlando Suárez Castillo
Firma.

VOCAL

Servicios Coordinados de Transporte de Colima, S.C. de R.L. de C.V.
C. Juan Gabriel García Almada.
Firma.

VOCAL

Autotransportes Beyco S.A. de C.V.
C. Yolanda Georgina García Águila.
Firma.

VOCAL

Transporte Urbano de Pasajeros Lejal S.A. de C.V.
C Eligio González Rincón
Firma.

VOCAL

Servicios de Logística y Autotransportes Fraja S.A. de C.V. (MANZANILLO)
C. Alicia Gómez Mendoza
Firma.

VOCAL

Sistema Único de Servicio de Transporte Urbano y Suburbano
Unidos por Tecomán A.C. (SUSTUS)
C. Vicente Ramírez Díaz
Firma.



EL ESTADO DE COLIMA

PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO
CONSTITUCIONAL DEL ESTADO

DIRECTORIO

Indira Vizcaíno Silva

Gobernadora Constitucional del Estado de Colima

Alberto Eloy García Alcaraz

Secretario General de Gobierno y
Director del Periódico Oficial

León Felipe Chávez Orozco

Encargado del Despacho de la Dirección General de Gobierno

Licda. Adriana Amador Ramírez

Jefa del Departamento de Proyectos

Colaboradores:

CP. Betsabé Estrada Morán
ISC. Edgar Javier Díaz Gutiérrez
ISC. José Manuel Chávez Rodríguez
LI. Marian Murguía Ceja

LEM. Daniela Elizabeth Farías Farías
Lic. Gregorio Ruiz Larios
Mtra. Lidia Luna González
C. Ma. del Carmen Elisea Quintero
Licda. Perla Yesenia Rosales Angulo

Para lo relativo a las publicaciones que se hagan en este periódico, los interesados deberán dirigirse a la Secretaría General de Gobierno.

El contenido de los documentos físicos, electrónicos, en medio magnético y vía electrónica presentados para su publicación en el Periódico Oficial ante la Secretaría General de Gobierno, es responsabilidad del solicitante de la publicación.

Tel. (312) 316 2000 ext. 27841
publicacionesdirecciongeneral@gmail.com
Tiraje: 500