



**CIUDADANOS MIEMBROS DE LA
COMISIÓN DE TARIFAS DEL ESTADO DE JALISCO
P R E S E N T E**

ASUNTO: Dictamen técnico para la revisión, aprobación y modificación de las tarifas de transporte público de pasajeros en sus distintas modalidades.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 35 fracción I, 150, 151, 152, 153 y 156 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, los artículos 5, 32 fracción I, 33, 210 tercer párrafo y demás relativos del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013 y artículo 4 fracciones VI inciso d), IX, XIV, XV de la Ley Orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco donde se establecen las atribuciones del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco para realizar los estudios técnicos de revisión, aprobación o modificación de las tarifas del servicio público de transporte en sus distintas modalidades, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente:

DICTAMEN TÉCNICO PARA LA REVISIÓN, APROBACIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COLECTIVO Y TAXI, SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIALIZADO DE CARGA LIVIANA CON SITIO, AUTOS DE ARRENDAMIENTO Y GRÚAS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES.

ANTECEDENTES

- I. Con fecha 24 de Diciembre del 2009, se publica en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, en donde se autoriza que a los quince días siguientes entrará en vigor, un ajuste tarifario del servicio público de transporte colectivo en la Zona Metropolitana a \$6.00 pesos, (seis pesos 00/100 M.N.); en Puerto Vallarta a \$6.50 pesos, (seis pesos 50/100 M.N.); y para el resto del Estado a \$5.50 pesos, (cinco pesos 50/100 M.N.).
- II. Con fecha 29 de Agosto del 2009, se publica en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, en donde se autoriza que a los quince días siguientes de su publicación entrará en vigor la modificación a las tarifas aplicables en la Zona





Conurbada y Metropolitana de Guadalajara para el servicio de transporte público de grúa en sus diversas modalidades para quedar como sigue: tarifa por zona, tarifa fija dentro del anillo periférico, tarifa fija fuera del anillo periférico; y con fecha 06 de Octubre de 2009, se publica en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, en donde se adiciona la tarifa por maniobras y custodia.

- III. Con fecha 19 de Octubre del 2010, se publica en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, en donde se autoriza que a los quince días siguientes entrará en vigor un ajuste tarifario del servicio público de transporte colectivo de pasajeros con Características Especiales a \$11.00 pesos, (once pesos 00/100 M.N.).
- IV. Con fecha 26 de Marzo del 2011, se publica en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, en donde se autoriza que a los quince días siguientes entrará en vigor un ajuste tarifario del servicio público de autos de alquiler o taxis con sitio que se encuentran debidamente autorizados por la Secretaría de Vialidad y Transporte, considerando una tarifa fuera de la Zona Metropolitana de Guadalajara que comprende viajes al Centro de Readaptación Social y Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo. En ambos supuestos el valor será de 50% más de lo que marque el taxímetro.
- V. Con fecha 16 de Agosto del 2012, se publica en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo de la Comisión de Tarifas de fecha 15 de Agosto de 2012 donde con fundamento en lo dispuesto por el artículo 37 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, 143 bis de la Ley de los Servicios de Vialidad, tránsito y Transporte, se autoriza la modificación a la tarita del servicio público de transporte colectivo de pasajeros urbano en el interior del estado con excepción del municipio de Puerto Vallarta, Jalisco, y se autoriza cobrar la tarifa con un tope máximo de \$6.50 (seis pesos 50/100 M.N.); modificación a la tarita del servicio público de transporte colectivo de pasajeros y masivo urbano en el área metropolitana de Guadalajara y se autoriza cobrar la tarifa con un tope máximo de \$7.00 (siete pesos 00/100 M.N.) y modificación a la tarita del servicio público de transporte de pasajeros colectivo y masivo urbano en la Ciudad de Puerto Vallarta y se autoriza cobrar la tarifa con un tope máximo de \$7.50 (siete pesos 50/100 M.N.)
- VI. Con fecha 18 de Abril del 2013, se publica en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo de la Comisión de Tarifas de fecha 15 de Abril de 2013, donde por unanimidad de votos de quienes acudieron a la sesión, donde se deja sin efectos el acuerdo tomado en la sesión de fecha 15 de Agosto del año 2012, y se dispone mantener el precio de las tarifas que se encontraban vigentes hasta antes del 15 de Agosto del año 2012 en los términos siguientes: la tarifa de transporte público colectivo y masivo de pasajeros en la zona





conurbada de Guadalajara dentro del área geográfica de aplicación, con un tope máximo de \$6.00 (seis pesos 00/100 M.N.), la tarifa de transporte público colectivo de pasajeros de la localidad de Puerto Vallarta, con un tope máximo de \$6.50 (seis pesos 50/100 M.N.) y la tarifa de transporte colectivo de pasajeros en el resto del Estado, con un tope máximo de \$5.50 (cinco pesos 50/100 M.N.).

CONSIDERANDOS

Primero. Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 4 fracción VI inciso d) de la Ley Orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte, es atribución de este organismo elaborar los estudios técnicos necesarios para dictaminar y definir las acciones que en su caso justifiquen las propuestas de tarifas aplicables al servicio de transporte, en sus distintas modalidades y ámbitos territoriales.

Segundo. Que conforme a lo señalado en el artículo 150 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco es atribución de este Organismo el proponer la revisión, aprobación o modificación de las tarifas del servicio público de transporte, sujetándose para tal efecto a las normas de carácter técnico que para tal efecto se expida y tomará como base la relación existente entre los elementos técnicos, que estarán encaminados a evaluar la calidad del servicio que reciben los usuarios del servicio público de transporte.

Tercero. Que con fecha 18 de Abril de 2013 fue publicado el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo mediante el cual se da a conocer el Programa de Apoyo a los Estudiantes de nivel secundaria, media superior y superior de instituciones públicas o privadas que realicen viajes en el sistema de transporte público en el Estado de Jalisco, que consiste en el subsidio total de 2 pasajes diarios por cada día lectivo del ciclo escolar.

Cuarto. Que con fecha 30 de Septiembre de 2013 se efectuó la Sesión Ordinaria de la Comisión de Tarifas, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 151 de la Ley de Movilidad y Transporte, en la cual se presentó y aprobó por mayoría el Catálogo de Conceptos que inciden en la prestación del servicio público de transporte, con la revisión de las tarifas mediante un análisis detallado de los elementos técnicos que inciden en las mismas de conformidad con lo establecido en el artículo 153 de la citada Ley, asimismo se instruyó a este Organismo a que realice el dictamen técnico respecto a las tarifas y aporte elementos técnicos para que los miembros de la comisión estén en aptitud de aprobarlas o modificarlas.

Quinto. Que con fecha 12 de Diciembre del 2013, se publicó en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, en donde se autoriza la Norma General de





Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013 que establece las bases generales para determinar las tarifas del servicio público de transporte en su modalidad de transporte de pasajeros colectivo y taxi, servicio de transporte especializado de carga liviana con sitio, autos de arrendamiento y grúas en sus diferentes modalidades.

Sexto. Que dentro de la norma referida con anterioridad se establecen las bases metodológicas que permitan determinar las tarifas del servicio público de transporte en su modalidad de transporte de pasajeros colectivo y taxi, servicio de transporte especializado de carga liviana con sitio, autos de arrendamiento y grúas en sus diferentes modalidades.

ANÁLISIS PARA LA APROBACIÓN O MODIFICACIÓN DE TARIFAS

- A. Con base en el artículo 150 fracción I y II de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, referente a la evaluación de la funcionalidad y eficiencia del transporte de pasajeros colectivo y su calidad de servicio en el Área Metropolitana de Guadalajara se tiene lo siguiente:

La funcionalidad, eficiencia y calidad del servicio del transporte de pasajeros masivo y colectivo del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) tiene características variables y diferenciadas, sin embargo el predominio del modelo operativo tradicional ha limitado de manera sustantiva la evolución del servicio hacia mejores niveles de eficiencia y calidad. En la mayoría de la ciudades mexicanas y latinoamericanas en donde prevalece el modelo hombre-camión ha sido imposible dar respuesta satisfactoria a las necesidades de los habitantes de la grandes concentraciones urbanas, pues las prácticas operativas y administrativas que le son inherentes producen graves externalidades que repercuten negativamente en el contexto social, la competitividad económica y la calidad del medio ambiente.

El patrón de crecimiento urbano extenso, desordenado y disperso de las últimas décadas ha complicado los problemas de movilidad y accesibilidad, con una alta dependencia del automóvil y una deficiente oferta de transporte público. Tan sólo en la última década la motorización privada se ha duplicado en el país, convirtiéndose en un problema crítico para la sustentabilidad de la mayoría de las ciudades. En este sentido, las ciudades y la metrópoli capital de nuestro Estado no ha sido la excepción, en tan sólo 10 años el AMG duplicó su motorización individual llegando a más de 1'600,000 vehículos, la mayoría automóviles, con una población de alrededor de 4'500,000 habitantes en una extensión urbana de casi 62,000 hectáreas. Su índice de motorización actual de 355 vehículos por cada 1,000 habitantes el cual resulta superior a la media nacional que es de 288. Ante esta preocupante





realidad, el Gobierno del Estado ha decidido enfrentar el crecimiento motorizado mediante una estrategia de transporte basada en el impulso de políticas públicas orientadas a sistemas integrados de transportación pública, cuyo objetivo principal es transformar el viejo modelo de transporte en un nuevo modelo orientado a la sustentabilidad. En el caso del AMG están en marcha acciones que permitirán en 5 años transformar de fondo el servicio público de transporte actual, a través de una planeación integrada de rutas que responda mejor a las necesidades de los usuarios, mediante un sistema moderno y de alta innovación tecnológica sustentado en concesiones que den lugar a altos niveles de organización, desempeño y eficiencia operacional, orientados a que el usuario reciba un mejor servicio y que otros habitantes sean atraídos al transporte público como alternativa real de movilidad y accesibilidad.

El nivel de funcionalidad y desempeño actual del sistema de transporte público metropolitano muestra diferentes escenarios para la evaluación, pues mientras que el servicio de transporte de pasajeros masivo con base en el tren eléctrico urbano y el macrobús tiene buenos resultados en cuanto a su eficiencia, el servicio del transporte convencional presenta una situación más diferenciada en sus niveles de funcionalidad, desempeño y calidad, con excepciones operativas en rutas cuya modalidad, equipamiento y organización se encuentran mejor reguladas, sin embargo en general la mayor parte carece de ello, pues el conjunto se encuentra inmerso en prácticas tradicionales donde la liquidación diaria y la lucha por el pasaje genera situaciones de ineficiencia y alto riesgo.

El Instituto para efectos de este dictamen realizó los estudios en la red de transporte de pasajeros colectivo del AMG, en el nivel de funcionalidad, desempeño y calidad de servicio, dando los siguientes resultados:

Funcionalidad y desempeño:

- Se identificaron 277 rutas con 5,179 unidades en operación
- La cobertura territorial de estas rutas es del 85%, con mayor déficit en las áreas urbanas dispersas del AMG
- Índice promedio de sobreposición de rutas igual a 3.1.
- El 85% de las rutas son operadas bajo el viejo modelo operativo hombre-camión
- El 63% de éstas rutas presenta una frecuencia de paso aceptable en horas de máxima demanda, con un tiempo menor a 10 minutos.
- El 57% de las unidades revisadas con un nivel sobreocupación en horas de máxima demanda.





- Cobro directo del conductor con problemas de retorno de cambio al usuario, evasión de ingresos e inseguridad en los ascensos y descensos de pasaje
- 13% de las unidades revisadas cuenta con rampa para silla de ruedas
- Se detectaron altos niveles de ocupación en horas pico y bajos niveles de ocupación en horas valle.
- 33% de paradas autorizadas.
- El índice de productividad conocido como IPK – índice de pasajeros por kilómetro- se encontró como sigue:

IPK mayor a 4 en 13% de las rutas

IPK entre 3 y 4 en 23% de las rutas

IPK entre 2 y 3 en 30% de las rutas

IPK entre 1 y 2 en 26% de las rutas

IPK menor a 1 en 8 % de las rutas

- Lo anterior significa que sólo un poco más de la tercera parte de las rutas existentes reporta niveles aceptables de productividad; en la experiencia nacional e internacional, los mejores niveles de productividad y eficiencia se encuentran con un IPK comprendido entre 5 y 11, siendo los sistemas integrados -como los que pretende el nuevo modelo transporte público- los más eficientes y productivos.

Calidad de Servicio:

Por lo que se refiere a la calidad del servicio público de transporte de pasajeros en el AMG en sus distintas modalidades se presenta una situación diferenciada, pues por una parte la modalidad de transporte masivo tiene buenos resultados de conformidad con la encuesta de satisfacción de Agosto del 2013 de Sistema del Tren Eléctrico Urbano (SITEUR) para los servicios de tren, macrobús y pretren. Ante la creciente demanda de pasajeros de este sistema del transporte, el Gobierno del Estado ha concretado en este año los proyectos de ampliación y reforzamiento de los sistemas de la línea 1 del tren eléctrico urbano y el proyecto de la línea 3 del mismo tren. Ambos proyectos cuentan con el registro en la cartera de proyectos de inversión de la SHCP y con presupuestos aprobados para el año 2014, con lo que se incrementará notablemente su capacidad del transporte masivo, su integración al transporte colectivo y su calidad de servicio. Asimismo está en proyecto la





nueva línea de autobuses de altas especificaciones en el periférico del AMG y que se denominará "Peribús" y la modernización del trolebús, ambos con presupuestos aprobados para el año 2014, así como los estudios de demanda de los nuevos corredores de transportación semimasiva, incluyendo nuevas extensiones de rutas alimentadoras denominadas "pretren" al oriente y sur de la ciudad.

Con respecto a la calidad del servicio de transporte de pasajeros colectivo en sus distintas modalidades, desde del mes de abril del año en curso se han auditado aleatoriamente en un día laboral 107 de las rutas existentes con 1,382 unidades en operación inspeccionadas con relación al cumplimiento de la Norma General de Carácter Técnico SVT/01/2005 vigente, obteniendo diversos indicadores de carácter cualitativo y cuantitativo, en el contexto de la limitantes que impone el modelo actual hombre-camión y la mala planificación y regulación de las rutas actuales, se registraron los siguientes indicadores:

- En cada unidad revisada se detectaron en promedio 2 problemas de seguridad.
- El 57% de las unidades revisadas registraron problemas de sobreocupación en horas de máxima demanda afectando el nivel de confort del usuario.
- En la totalidad de las unidades revisadas que operan bajo el modelo hombre-camión, se observó que las jornadas de trabajo de los conductores son superiores a 13 horas diarias, lo cual incrementa las condiciones de riesgo en la conducción por cansancio.
- En la totalidad de las unidades revisadas que operan bajo el modelo hombre-camión, se observó un cobro directo del conductor con problemas de retorno de cambio al usuario e inseguridad en los ascensos y descensos de pasaje.
- El 13% de las unidades revisadas cuenta con rampa para silla de ruedas.
- Del total de paradas requeridas por el servicio sólo se identificó el 33% de paradas autorizadas.
- Se identificaron rutas con una calidad de servicio más favorable en modalidades y rutas donde se han implementado sistemas operativos, de control y seguridad para mejorar la calidad del servicio con un mejor trato al usuario.





- A la fecha hay más de 1,500 conductores certificados y se pretende certificar 8,500 más durante el año 2014 para llegar al 100% de los existentes.
- El servicio irregular denominado “mototaxis” que se presta mayoritariamente en el Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, tiene una muy mala calidad de servicio en condiciones de alta inseguridad, el cual cobra tarifas mayores a \$10.00 pesos por recorridos de corta distancia.

Con base en las encuestas de satisfacción del usuario de SITEUR: la calidad del servicio en el tren ligero, macrobús y rutas alimentadores y pretren es aceptable.

Con base en las auditorias del IMTJ a 107 rutas y 1,382 unidades del servicio público de transporte de pasajeros colectivo, considerando los 13 puntos de riesgo menor y mayor de la evaluación, se encontró lo siguiente:

- Problemas con 13 puntos de riesgo relacionados con el estado físico de la unidad, tales como: defensa, asiento acompañante, sonido, extintor, estado de vidrios, estado general de la unidad, parabrisas, espejos cóncavos, retrovisores, neumáticos, luces y bloqueo de puertas, así como la existencia de la licencia del conductor.
- Se encontraron 2 problemas en promedio por unidad, siendo los más frecuentes los relacionados con la existencia de asiento para acompañante, la falta de extintor, el mal estado de los vidrios, la ausencia de espejos cóncavos, el mal funcionamiento de las luces, el desgaste de los neumáticos y la falta de bloqueo de las puertas

Con base en el Centro de Información al Usuario del IMTJ (CIU):

- En el año 2013 se recibieron 1,412 quejas de usuarios entre ellas:
 - Agresión con puertas
 - Camión en mal estado
 - Camión suspende servicio
 - Chofer fumando
 - Choque con unidad
 - Corta ruta
 - Discriminación a discapacitados
 - Exceso de velocidad
 - Hablando por celular
 - Jugando carreras
 - Niega servicio
 - No bajan pasaje en donde se sol
 - No da boleto





- No sigue ruta
- Se pasan alto
- Agresión al frenar
- Agresión del chofer
- Camión lleno
- Chofer con acompañante
- Chofer grosero
- Cobra tarifa mayor
- Da boletos mal
- Discriminación 3ª Edad
- Frecuencia lenta
- Imprudencia del chofer al bajar
- Música alta
- No acepta transvale
- No cobran cuota correcta
- No respetan paradas
- Operador lleva asientos apartados

Sin duda el servicio del transporte de pasajeros colectivo deberá mejorar sustancialmente con el cambio de modelo operativo de transporte bajo un entorno económico estable que no deteriore aún más el modelo actual, dando lugar al reordenamiento de las rutas y reducción de la sobre posición de la red, la ampliación de la cobertura de servicio y la estandarización de la calidad servicio orientada al usuario, modernizando el parque vehicular con tecnología que permita una mejor operación, mayor seguridad, menos consumo energético y contaminación, produciendo en tiempo real información para el usuario, el operador y los organismos públicos reguladores, y sobre todo, la integración tarifaria con el sistema de prepago. Todos estos aspectos están en marcha y a partir de año 2014 empezarán a ser evidentes de manera fehaciente, entre ellos el nuevo modelo de cuencas de servicio que vendrá a sustituir la pésima calidad de servicio de los mototaxis que operan principalmente al sur de la ciudad.

B. Revisión, modificación y aprobación de las tarifas del servicio público de transporte en el Estado de Jalisco.

B1. Catálogo de Conceptos:

Con fecha 30 de Septiembre de 2013 se efectuó la Sesión Ordinaria de la Comisión de Tarifas, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 151 de la Ley de Movilidad y Transporte se presentó y se aprobó el Catalogo de Conceptos que inciden en la prestación del servicio y se instruyó a este Organismo a que realice los estudios necesarios para la revisión, aprobación o modificación de tarifas del servicio público de transporte





A. Tipo de Servicio	Transporte de Pasajeros
	Taxi
	Autos de arrendamiento
	Transporte de Carga
B. Salario mínimo	Salario mínimo
C. Índice Nacional de Precios al Consumidor por objeto del gasto	Sector transporte
D. Costos directos	Costo de la unidad
	Aceite
	Llantas
	Diesel
	Gasolina
E. Costos Indirectos	Arrendamiento Financiero
	Seguros o mutualidad
	Factor de mantenimiento
	Factor de valor de rescate

B2. Norma General de Carácter Técnico “SM/IMTJ/001/2013”:

Con fecha 12 de Diciembre del 2013, se publicó en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” el acuerdo emitido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, en donde se autoriza la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013 que establece las bases generales para determinar las tarifas del servicio público de transporte en su modalidad de transporte de pasajeros colectivo y taxi, servicio de transporte especializado de carga liviana con sitio, autos de arrendamiento y grúas en sus diferentes modalidades.

Objetivo:

Establecer las bases metodológicas que permitan determinar la tarifa del servicio público de transporte.

- Se fijan los parámetros del servicio.
- Se determinan las tarifas aplicables para cada modalidad.
- Se determinan los modelos de cálculo tarifario.

C. Variación de Costos 2009 – 2013, comportamiento de los principales indicadores e insumos que inciden en la prestación del servicio público de transporte.





- C1. Salario mínimo:** El Estado de Jalisco se encuentra comprendido dentro de las zonas geográficas determinadas por la Comisión Nacional de Salarios Mínimos (CONASAMI) como "A" y "B". Este indicador ha presentado un incremento a partir del año 2009 al presente del orden del 18% para la zona geográfica "A" y del 15% para la zona geográfica "B", situación que ha impactado en los gastos operativos del servicio de transporte de pasajeros en todas sus modalidades, en virtud de que éste incide en el pago los ingresos y prestaciones del conductor. Cabe hacer mención que dada la reciente autorización de la Comisión este éste presentará un incremento a partir del año 2009 al año 2014 del orden del 23% para la zona geográfica "A" y del 18% para la zona geográfica "B".
- C2. Índice Nacional de Precios al Consumidor por objeto del gasto:** Es el indicador publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) por objeto del gasto para el sector transporte en su clasificación de transporte público. El crecimiento presentado es del orden del 19% del año 2009 a la fecha, lo que viene a representar incrementos en los costos directos e indirectos de todas las modalidades del servicio público de transporte. Cabe hacer mención que dada la reciente autorización de la Comisión este éste presentará un incremento a partir del año 2009 al año 2014 del orden del 23% para la zona geográfica "A" y del 18% para la zona geográfica "B".
- C3. Unidades de Transporte:** El costo de las unidades del transporte público colectivo de pasajeros que se utilizan actualmente en el Área Metropolitana de Guadalajara y Puerto Vallarta, entre ellos autobús Torino y Midibús Boxer (41 asientos) han presentado un incremento a partir del año 2009 al presente del 28% y 8% respectivamente, y para el caso de la unidad Midibús Boxer (35 asientos) un decremento del orden del 2%. Los vehículos para las demás modalidades han presentado un incremento acorde con el promedio de la inflación registrada a nivel nacional.
- C4. Aceite:** Este insumo ha presentado un crecimiento del orden del 32% a partir del año 2009 al presente, impactando los Costos Directos que inciden en la prestación del servicio de transporte público en todas sus modalidades.
- C5. Llantas:** Este insumo ha presentado un crecimiento del orden del 78% a partir del año 2009 al presente, incrementando los Costos Directos que inciden en la prestación del servicio de transporte público en todas sus modalidades.
- C6. Diesel:** Este insumo es uno de los principales indicadores que inciden en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo, éste ha presentado un incremento del orden del 57% a partir del 2009 a la fecha, lo que viene a impactar de manera muy significativa los Costos Directos que inciden en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, más aún cuando su aumento es mensual y su valor ponderado dentro del costo tarifario, representa un por más del 27%.





En la tabla siguiente se presenta un resumen de los incrementos que han tenido los principales indicadores e insumos anteriormente descritos:

**Incrementos en los principales insumos e indicadores
Dic.2009- Dic.2013**

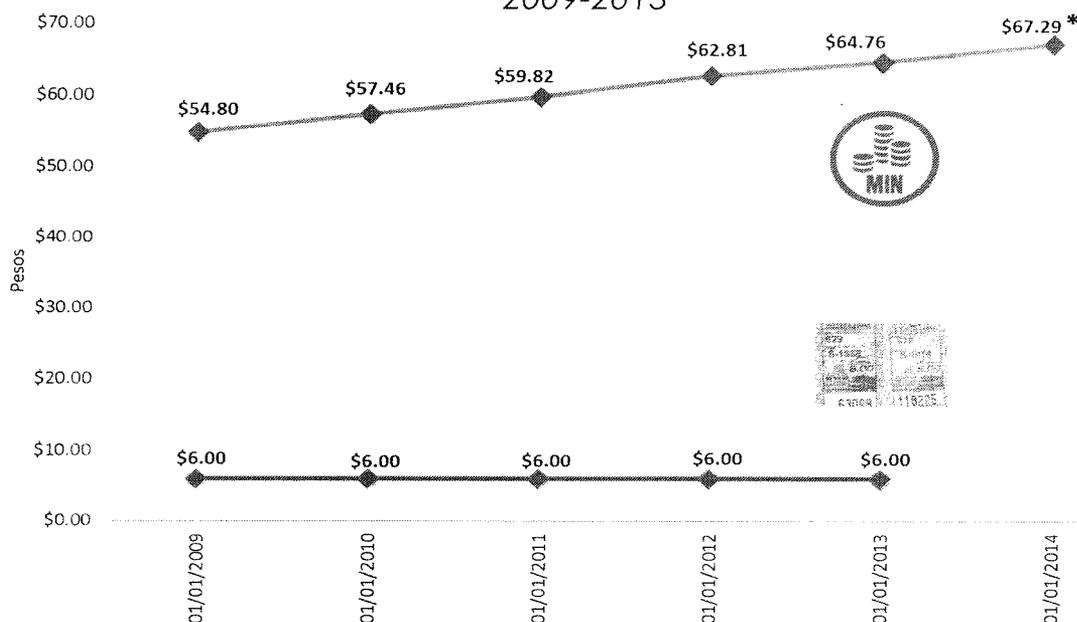
CONCEPTO	Dic. - 2009	Dic. - 2013	Ene. 2014	% INCREMENTO 2013	% INCREMENTO 2014
1 Salario mínimo "A"	\$54.80	\$64.76	\$67.29 *	18%	23% *
2 Salario mínimo "B"	\$53.26	\$61.38	\$63.77 *	15%	18% *
3 INPC por Sector	93.71	111.78		19%	
4 Autobús Torino	\$1,290,000.00	\$1,650,000.00		28%	
5 Midibús Boxer 41	\$1'030,000.00	\$1,120,000.00		8%	
6 Midibús Boxer 35	\$1'100,000.00	\$1,080,000.00		-2%	
7 Aceite	\$46.94	\$62.00		32%	
8 Llantas	\$4,900.00	\$8,750.00		78%	
9 Diesel	\$8.08	\$12.49		54%	

* Salario mínimo autorizado por la CONASAMI para 2014

Fuente: Elaboración propia con datos CONASAMI, INEGI, AMEGAS y cotizaciones con proveedores.

En las gráficas subsecuentes se ilustra el comparativo del crecimiento de los de una parte de estos indicadores e insumos en el servicio público de transporte de pasajeros con respecto a la tarifa vigente, la cual no ha tenido cambios desde el año 2009.

**Salario Mínimo vs Tarifa
2009-2013**



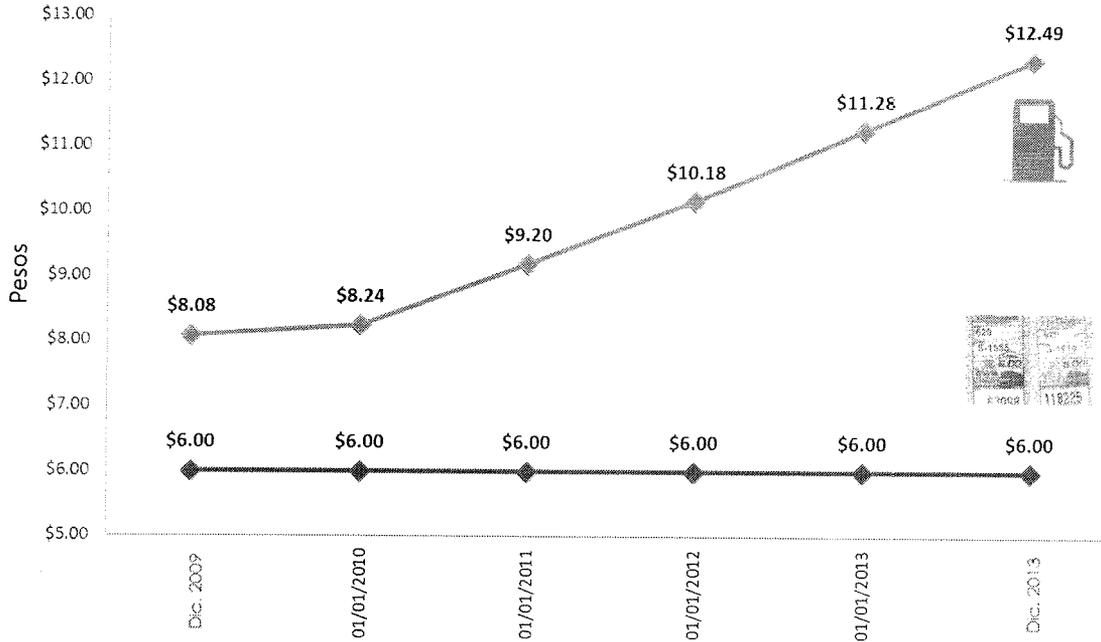
* Conforme al acuerdo del Consejo de Representantes de la Comisión Nacional de Salarios Mínimos del día 18/12/2013 Se considera en el incremento de costos de la tarifa





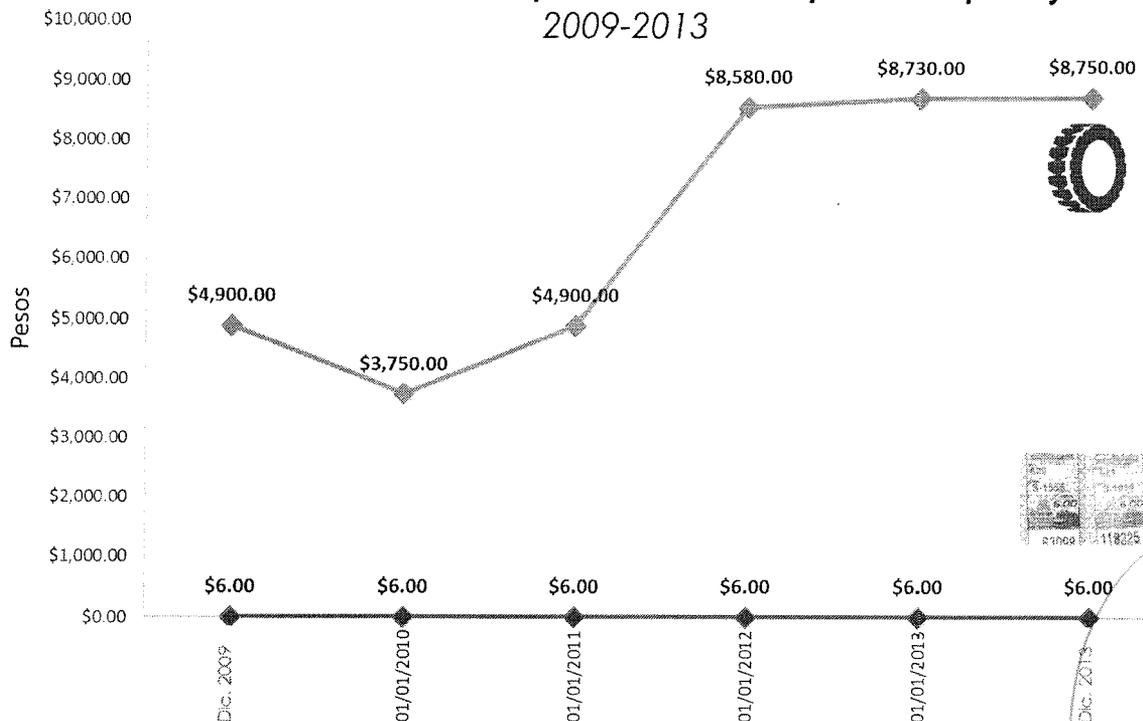
Fuente: Elaboración propia del Instituto con datos autorizaciones tarifas y CONASAMI.

**Diesel vs Tarifa servicio público de transporte de pasajeros
2009-2013**



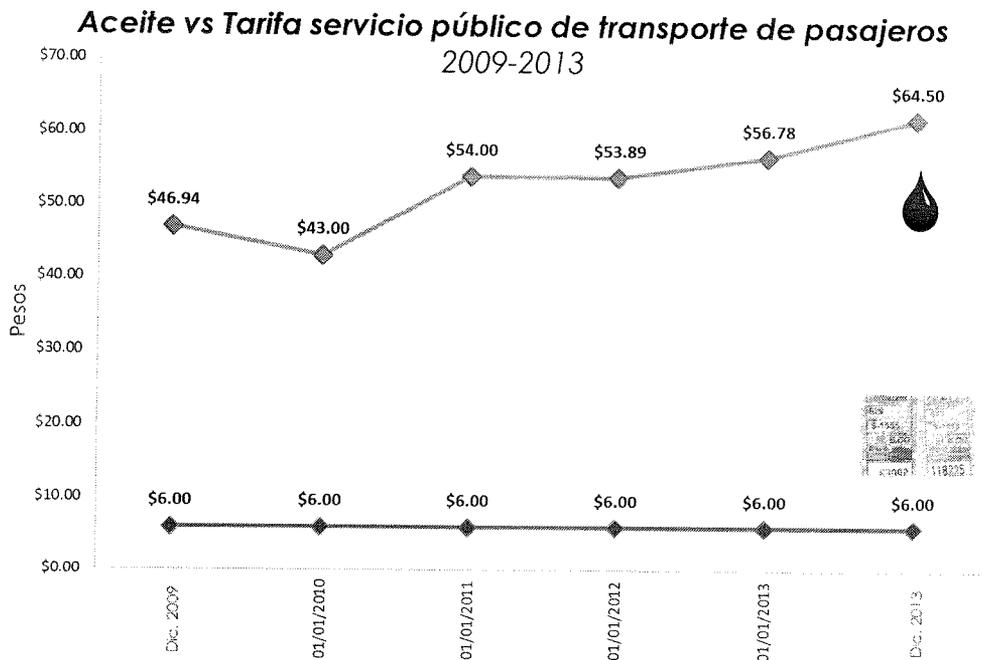
Fuente: Elaboración propia del Instituto con datos autorizaciones tarifas y AMEGAS.

**Llantas vs Tarifa servicio público de transporte de pasajeros
2009-2013**



Fuente: Elaboración propia del Instituto con datos autorizaciones tarifas y proveedores.





Fuente: Elaboración propia del Instituto con datos autorizaciones tarifas y AMEGAS

D. Resultados de la aplicación de los modelos de cálculo de tarifas conforme a la Norma General de Carácter Técnico "SM/IMTJ/001/2013 QUE ESTABLECE LAS BASES GENERALES PARA DETERMINAR LAS TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN SU MODALIDAD DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COLECTIVO Y TAXIS, SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIALIZADO DE CARGA LIVIANA CON SITIO, AUTOS DE ARRENDAMIENTO Y GRÚAS EN SUS DIFERENTES MODALIDADES":

D1. Modelo de cálculo tarifario del servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de taxi y autos de arrendamiento.

Considerando el Catálogo de Conceptos autorizado en la sesión ordinaria de la Comisión de Tarifas de fecha 30 de septiembre del año en curso y los parámetros establecidos en la Norma General de Carácter Técnico apartado 6.1, entre ellos:

- a) Tipo de vehículo.
- b) Antigüedad máxima vehículo.
- c) Recorrido diario promedio por unidad.
- d) Velocidad promedio.
- e) Aplicación y cobro del servicio.

Así como el modelo de cálculo tarifario establecido en el apartado 6.2 para determinar la tarifa del servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de taxi y autos de arrendamiento:





La tarifa al usuario se determinará mediante la expresión matemática:

$$T = T_i + n \cdot I$$

Donde:

T = Costo total del viaje en taxi.

T_i = Tarifa inicial o banderazo.

n = Número de intervalos que componen el viaje.

I = Costo del intervalo.

El costo de la tarifa inicial se determina mediante la siguiente expresión matemática:

$$T_i = FU \cdot \frac{Kmv}{Ns} + I$$

Donde:

FU = Factor de utilidad.

Kmv = Kilómetros diario promedio sin pasajero a bordo.

Ns = Número de servicios promedio diario.

I = Costo de un intervalo.

El costo del intervalo se determina mediante la siguiente expresión matemática:

$$I = 0.25 \cdot FU \cdot \frac{CD + CI + \Delta SM \cdot GODV}{KU}$$

Donde:

FU = Factor de utilidad.

CD = Costos directos diarios promedio.

CI = Costos indirectos diarios promedio.

$GODV$ = Gastos operativos por día.

KU = Kilómetros diario promedio con pasajeros a bordo.

El Costo por Hora de Servicio se determina mediante la siguiente expresión matemática:

$$Ch = T_i + I \cdot \frac{3600}{\delta}$$

Donde:

Ch = Costo por hora del servicio.

T_i = Tarifa inicial.

I = Costo del intervalo.

δ = Duración del intervalo de viaje en segundos.

El cálculo de la tarifa nocturna se establecerá mediante la siguiente expresión matemática:

$$T_n = \beta \cdot (T_i + n \cdot I)$$

Donde:

T_n = Tarifa nocturna.

β = Factor de cargo por servicio nocturno.

T_i = Tarifa inicial diurna.

n = Número de intervalos que componen el viaje.

I = Costo del intervalo.

El costo por hora nocturno se establecerá mediante la siguiente expresión matemática:

$$Ch_n = \beta \cdot Ch$$

Donde:

Ch_n = Costo por hora nocturno.

β = Factor de cargo por servicio nocturno.

Ch = Costo por hora tarifa diurna.





Cálculo tarifario para el servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de taxi

Nissan Tsuru	Nissan Urvan	Toyota Sienna
--------------	--------------	---------------

1. Constantes				
1.1	Valor de adquisición	131,100.00	320,900.00	412,400.00
1.2	Kilómetros diarios promedio con pasajeros a bordo (KU)	170.00	160.00	160.00
1.3	Kilómetros diarios promedio sin pasajeros a bordo (Kmv)	80.00	70.00	70.00
1.4	Número de servicios por día (Ns)	19.00	16.00	16.00
1.5	Velocidad de desplazamiento	22.50	20.00	20.00
1.6	Duración de intervalo (segundos)	40.00	40.00	40.00

2. Costos Indirectos por día por vehículo (CI)				
2.1	Arrendamiento Financiero	51.72	126.59	162.68
2.2	Seguros	10.78	26.38	33.90
2.4	Mantenimiento	17.96	43.96	56.49
2.5	Pago de derechos	2.00	2.05	2.05
2.6	Taxímetro	0.36	0.36	0.36
TOTAL		82.81	199.33	255.48

3. Costos Directos por día por vehículo (CD)				
3.1	Combustible	219.75	371.99	332.13
3.2	Aceite	16.13	16.48	16.48
3.3	Aceite de transmisión	2.44	2.53	2.53
3.3	Llantas	19.56	27.16	51.84
TOTAL		257.87	418.16	402.98

4. Gastos operativos por día por vehículo (GODV)				
4.1	Ingreso bruto del Operador	282.14	316.20	330.54
4.2	IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR	163.07	163.07	163.07
4.3	Gastos administrativos	54.26	54.26	54.26
TOTAL		499.46	533.52	547.86

Tarifa inicial (Ti)	6.26	7.10	7.20
---------------------	------	------	------

Costo del intervalo (I)	1.42	2.07	2.17
-------------------------	------	------	------

Costo por kilómetro	5.68	8.27	8.67
---------------------	------	------	------

Costo por hora de servicio (Ch)	134.14	193.24	202.29
---------------------------------	--------	--------	--------

Tarifa inicial nocturna	9.39	10.65	10.80
-------------------------	------	-------	-------

Costo del intervalo nocturno	2.13	3.10	3.25
------------------------------	------	------	------

Costo por hora nocturno (Chn)	201.20	289.86	303.43
-------------------------------	--------	--------	--------

Tarifa inicial para servicio suburbano	9.39	10.65	10.80
--	------	-------	-------

Costo del intervalo servicio suburbano	2.13	3.10	3.25
--	------	------	------





Propuesta para su aprobación.

CONCEPTO	CALCULADA	VIGENTE
Tarifa Inicial o Banderazo	\$6.28	\$8.50
Costo del Intervalo o Caída	\$1.44	\$1.43
Costo por Kilómetro o Costo por Kilómetro adicional	\$5.76	\$6.45
Costo por hora del servicio	\$135.83	\$136.65

En virtud de la similitud de los resultados de la aplicación del modelo tarifario correspondiente con los costos vigentes para el servicio de transporte de pasajeros en su modalidad de taxi, se propone que deberán continuar aplicando las tarifas publicadas en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 26 de Marzo de 2011, para ser nuevamente revisadas durante el tercer trimestre del próximo año.

Para el caso del Área Metropolitana de Puerto Vallarta, deberán aplicarse las tarifas zonales publicadas en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 23 de junio del 2012, en tanto el Instituto y la Secretaría de Movilidad evalúan las zonas autorizadas en dicho acuerdo.

Para en caso de servicios diurnos y nocturnos, previo estudio por parte Instituto de Movilidad y Transporte y aprobado por la Secretaría de la Movilidad, con base en artículo 156 fracción I de la Ley de Movilidad, el Gobierno del Estado podrá celebrar convenios con los concesionarios para establecer tarifas zonales en Áreas Metropolitanas.

D2. Modelo de cálculo tarifario del servicio público de transporte en su modalidad de transporte de carga en grúas.

Considerando el Catalogo de Conceptos autorizado en la sesión ordinaria de la Comisión de Tarifas de fecha 30 de septiembre del año en curso y los parámetros establecidos en la Norma General de Carácter Técnico apartado 8.1, entre ellos:

- a) Parque vehicular por empresa promedio.
- b) Tipo de vehículo a trasladar.
- c) Servicios promedio por unidad por día.
- d) Antigüedad máxima de los vehículos.





e) Promedio de kilómetros recorridos por unidad.

Así como el modelo de cálculo tarifario establecido en el apartado 8.2 para determinar la tarifa del servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad carga en grúas:

La tarifa por kilómetro se determinará mediante la expresión matemática:

$$T_j = T_{i_j} + D \cdot T_{km_j}$$

Donde:

T_j = Tarifa total a pagar por el servicio de traslado de vehículo tipo j .

T_{i_j} = Tarifa inicial por el servicio de traslado de vehículo tipo j .

D = Distancia de traslado.

T_{km_j} = Tarifa por kilómetro para el traslado de vehículos tipo j .

El costo de la Tarifa inicial se determinará mediante la siguiente expresión matemática:

$$T_{i_j} = FU \cdot \frac{K_{mv}}{N_s} + T_{km_j}$$

Donde:

T_{i_j} = Tarifa inicial por el servicio de traslado de vehículo j .

FU = Factor de utilidad.

Kmv = Kilómetros diario promedio sin utilización.

Ns = Número de servicios promedio diario.

T_{km_j} = Tarifa para un kilómetro de servicio de traslado de vehículos tipo j .

El Costo por kilómetro se determina mediante la siguiente expresión:

$$T_{km_j} = FU \cdot \frac{CD_j + CI_j + GODV}{KU}$$

Donde:

T_{km_j} = Tarifa para un kilómetro de servicio de traslado de vehículos tipo j .

FU = Factor de utilidad.

CD_j = Costos directos diarios promedio para trasladar vehículo tipo j .

CI_j = Costos indirectos diarios promedio para trasladar vehículo tipo j .

$GODV$ = Gastos operativos por día.

KU = Kilómetros diario promedio con carga.





Cálculo tarifario del servicio público de transporte en su modalidad de transporte de carga en grúas

Automóvil, Pick up o Motocicleta	Camioneta hasta 4000 kg	Camión de 4000 a 8000 kg	Camión de más de 8000 kg
----------------------------------	-------------------------	--------------------------	--------------------------

1. Constantes					
1.1	Valor de adquisición	446,120.00	528,684.00	647,000.00	1,060,000.00
1.2	Kilómetros diarios promedio carga (KU)	160.00	160.00	160.00	80.00
1.3	Kilómetros recorridos por día sin carga (Kmv)	100.00	100.00	100.00	50.00
1.4	Número de servicios por día (Ns)	8.00	6.00	6.00	2.00

2. Costos Indirectos por día por vehículo (CI)					
2.1	Arrendamiento Financiero	187.37	222.04	271.74	453.02
2.2	Seguros	48.89	57.94	70.90	116.16
2.4	Mantenimiento	195.56	231.75	319.07	522.74
2.5	Equipo de comunicación	1.51	1.51	1.51	1.51
TOTAL		433.33	513.25	663.22	1,093.44

3. Costos Directos por día por vehículo (CD)					
3.1	Combustible	1,051.27	1,051.27	1,462.79	1,082.47
3.2	Aceite	63.35	63.35	89.44	44.72
3.3	Llantas	72.49	119.31	253.75	151.67
TOTAL		1,187.11	1,233.93	1,805.99	1,278.85

4. Gastos operativos por día por vehículo (GODV)					
4.1	Comisión del conductor	677.43	677.43	677.43	846.79
4.2	IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR	246.77	246.77	246.77	308.46
4.3	Gastos administrativos	707.00	707.00	707.00	707.00
TOTAL		1,631.20	1,631.20	1,631.20	1,862.25

Tarifa inicial (Ti)	38.73	44.58	49.91	91.96
---------------------	-------	-------	-------	-------

Tarifa por kilómetro (T)	23.98	24.92	30.24	62.46
--------------------------	-------	-------	-------	-------

Propuesta para su aprobación.

CONCEPTO	CALCULADA	VIGENTE
Tarifa Inicial o Banderazo	\$44.58	\$0.00
Kilometraje promedio de servicio	14.00	\$0.00
Tarifa por Kilómetro	\$24.92	\$0.00
Costo por kilometraje	\$348.88	\$0.00
Costo total del servicio	\$393.46	\$400.00





En virtud de la similitud de los costos vigentes y resultantes de la aplicación del modelo tarifario, se propone se continúen aplicando las tarifas publicadas en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" de fecha 29 de Agosto de 2009, de igual forma para los servicios de arrastre, salvamento se continúe aplicando los costos establecidos en el acuerdo de fecha 06 de Octubre del 2009 publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".

Para el cobro de los servicios de grúa en sus diferentes modalidades en las localidades del interior del Estado, la tarifa aplicable será homologada a la establecida por el Departamento de Tarifas de Autotransporte Federal.

D3. Modelo de cálculo tarifario del servicio público de transporte de pasajeros colectivo en su modalidad de conurbado metropolitano para rutas en cuencas de servicio.

Considerando el Catalogo de Conceptos autorizado en la primera sesión ordinaria de la Comisión de Tarifas de fecha 29 de septiembre del año en curso y los parámetros establecidos en la Norma General de Carácter Técnico apartado 5.1 de la norma antes referida, entre ellos:

- a) Tipo de vehículo.
- b) Antigüedad máxima vehículo.
- c) Horas de servicio promedio por unidad.
- d) Recorrido diario promedio por unidad.
- e) Boleto de descuento.

Así como el modelo de cálculo tarifario establecido en el apartado 5.2 para determinar la tarifa del servicio público de transporte de pasajeros colectivo para el Área Metropolitana de Guadalajara, Puerto Vallarta e interior del Estado:

La tarifa al usuario se determinará mediante la expresión matemática:

$$T = \sum_{i=1}^n \alpha_i \cdot CPSV_i$$

Donde:

T= Valor de la tarifa a la fecha de cálculo.

α_i = Ponderador para el vehículo tipo i , que es el porcentaje correspondiente a este vehículo con respecto al total del parque vehicular.

$CPSV_i$ = Costo promedio del servicio por pasajero para el vehículo tipo i .





El costo promedio del servicio por pasajero para el vehículo tipo i se determinará mediante la siguiente expresión matemática:

$$CPSV_i = \frac{CPSHV_i}{PPHV_i}$$

Donde:

$CPSV_i$ = Costo promedio del servicio por pasajero.

$CPSHV_i$ = Costo promedio del servicio por hora para el vehículo tipo i .

$PPHV_i$ = Promedio de pasajeros por hora de los vehículos i .

El Costo promedio del servicio por hora para el vehículo tipo i se obtendrá mediante la siguiente expresión matemática:

$$CPSHV_i = [CDHV_i + CIHV_i + GOHV_i + BDHV_i] \cdot FU$$

Donde:

$CPSHV_i$ = Costo promedio del servicio por hora del vehículo tipo i .

$CDHV_i$ = Costos directos por hora del vehículo tipo i .

$CIHV_i$ = Costos indirectos por hora del vehículo tipo i .

$GOHV_i$ = Gastos operativos por hora del vehículo tipo i .

$BDHV_i$ = Boletos de descuento por hora del vehículo tipo i .

FU = Factor de utilidad.

Donde:

$$GOHV_i = SoHV_i + PrHV_i + GaHV_i$$

$GOHV_i$ = Gastos operativos por hora del vehículo tipo i .

$SoHV_i$ = Salario de operación por hora del vehículo tipo i .

$PrHV_i$ = Prestaciones por hora del vehículo tipo i .

$GaHV_i$ = Gastos administrativos por hora del vehículo tipo i .



Cálculo tarifario para el servicio público de transporte de pasajeros Colectivo en su modalidad de Conurbado o Metropolitano para rutas en Cuencas de Servicio del Área Metropolitana de Guadalajara

**Mercedes Benz
Sprinter Pasaje
18 pasajeros**

1. Constantes		
1.1	Valor de adquisición	500,000.00
1.2	Horas trabajadas por año	4,964.00
1.3	Horas por día	13.60
1.4	Velocidad de desplazamiento	16.00
1.5	Pasajeros por día	300.00
1.1	Pasajeros por hora	22.06

2. Costos Indirectos por hora por vehículo (CIHV)		
2.1	Arrendamiento Financiero por hora	16.33
2.2	Seguros	3.02
2.4	Mantenimiento	18.13
TOTAL		37.48

3. Costos Directos por hora por vehículo (CDHV)		
3.1	Combustible	23.48
3.2	Aceite	2.87
3.3	Llantas	3.50
TOTAL		29.85

4. Gastos operativos por hora por vehículo (GOHV)		
4.1	Ingreso bruto del Operador	24.62
4.2	IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR	7.38
4.3	Gastos administrativos	5.84
TOTAL		37.84

Tarifa final (T)	5.48
-------------------------	-------------





Propuesta para su aprobación.

TARIFA	ACTUAL	CALCULADA	PROPUESTA
USUARIO	\$0.00	\$5.48	\$5.50
BOLETO DESC.	No aplica	No aplica	No aplica

Aprobación de la tarifa para rutas en cuencas de servicio, con el objeto de solventar los viajes interzonales que se realizan al interior de unidades habitacionales, donde el servicio de transporte público colectivo de pasajeros conurbado o metropolitano por el tipo de vehículos utilizados, no puede otorgar a los usuarios del servicio la accesibilidad suficiente

D4. Modelo de cálculo tarifario del servicio público de transporte de pasajeros colectivo en su modalidad de conurbado metropolitano en el área metropolitana de Guadalajara, conurbado o metropolitano de Puerto Vallarta, características especiales y Urbano, suburbano e intermunicipal y rural en el interior

Considerando el Catalogo de Conceptos autorizado en la primera sesión ordinaria de la Comisión de Tarifas de fecha 29 de septiembre del año en curso y los parámetros establecidos en la Norma General de Carácter Técnico apartado 5.1 de la norma antes referida, entre ellos:

- f) Tipo de vehículo.
- g) Antigüedad máxima vehículo.
- h) Horas de servicio promedio por unidad.
- i) Recorrido diario promedio por unidad.
- j) Boleto de descuento.

Donde cabe señalar que de acuerdo al estudio de demanda la cantidad de viajes en transporte público son 2'722,589, con un factor de transbordo arroja que la cantidad de boletos vendidos (ascensos) resulta ser de 3'784,400 y retirando la cantidad de boletos del SITEUR (230,000), macrobús (120,000) y características especiales (70,000), resultan ser 3'364,400 boletos vendidos, donde estos entre la cantidad de unidades (5,179) nos resultan ser 650 ascensos por unidad.

Así como el modelo de cálculo tarifario establecido en el apartado 5.2 para determinar la tarifa del servicio público de transporte de pasajeros colectivo para el Área Metropolitana de Guadalajara, Puerto Vallarta e interior del Estado:





La tarifa al usuario se determinará mediante la expresión matemática:

$$T = \sum_{i=1}^n \alpha_i \cdot CPSV_i$$

Donde:

T= Valor de la tarifa a la fecha de cálculo.

α_i = Ponderador para el vehículo tipo i , que es el porcentaje correspondiente a este vehículo con respecto al total del parque vehicular.

$CPSV_i$ = Costo promedio del servicio por pasajero para el vehículo tipo i .

El costo promedio del servicio por pasajero para el vehículo tipo i se determinará mediante la siguiente expresión matemática:

$$CPSV_i = \frac{CPSHV_i}{PPHV_i}$$

Donde:

$CPSV_i$ = Costo promedio del servicio por pasajero.

$CPSHV_i$ = Costo promedio del servicio por hora para el vehículo tipo i .

$PPHV_i$ = Promedio de pasajeros por hora de los vehículos i .

El Costo promedio del servicio por hora para el vehículo tipo i se obtendrá mediante la siguiente expresión matemática:

$$CPSHV_i = [CDHV_i + CIHV_i + GOHV_i + BDHV_i] \cdot FU$$

Donde:

$CPSHV_i$ = Costo promedio del servicio por hora del vehículo tipo i .

$CDHV_i$ = Costos directos por hora del vehículo tipo i .

$CIHV_i$ = Costos indirectos por hora del vehículo tipo i .

$GOHV_i$ = Gastos operativos por hora del vehículo tipo i .

$BDHV_i$ = Boletos de descuento por hora del vehículo tipo i .

FU = Factor de utilidad.

Donde:

$$GOHV_i = S\phi HV_i + PrHV_i + GaHV_i$$

$GOHV_i$ = Gastos operativos por hora del vehículo tipo i .

$S\phi HV_i$ = Salario de operación por hora del vehículo tipo i .

$PrHV_i$ = Prestaciones por hora del vehículo tipo i .

$GaHV_i$ = Gastos administrativos por hora del vehículo tipo i .





A. Cálculo Tarifario para el servicio público de transporte de pasajeros colectivo en su modalidad de Conurbado o Metropolitano en el Área Metropolitana de Guadalajara

		AUTOBUS TORINO URBANO	MIDIBUS BOXER (41 pasajeros)	MIDIBUS BOXER (35 pasajeros)
1. Constantes				
1.1	Valor de adquisición	1,650,000.00	1,120,000.00	1,080,000.00
1.2	Horas trabajadas por año	4,964.00	4,964.00	4,964.00
1.3	Horas por día	13.60	13.60	13.60
1.4	Velocidad de desplazamiento	16.00	16.00	16.00
1.5	Pasajeros por día	650.00	650.00	650.00
1.1	Pasajeros por hora	47.79	47.79	47.79
2. Costos Indirectos por hora por vehículo (CIHV)				
2.1	Arrendamiento Financiero por hora	53.90	35.20	33.94
2.2	Seguros	9.97	6.77	6.53
2.4	Mantenimiento	59.83	40.61	39.16
TOTAL		123.70	82.58	79.63
3. Costos Directos por hora por vehículo (CDHV)				
3.1	Diesel	99.92	90.02	90.02
3.2	Aceite	5.63	3.99	3.99
3.3	Llantas	14.15	14.15	14.15
TOTAL		119.70	108.16	108.16
4. Gastos operativos por hora por vehículo (GOHV)				
4.1	Ingreso bruto del Operador	77.76	77.76	77.76
4.2	IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR	11.03	11.03	11.03
4.3	Gastos administrativos	12.25	12.25	12.25
TOTAL		101.04	101.04	101.04
5. Boletos de descuento por hora por vehículo (BDHV)				
TOTAL		20.58	20.58	20.58
Tarifa final (T)		7.90		

Propuesta para su aprobación.

TARIFA	ACTUAL	CALCULADA	PROPUESTA
USUARIO	\$6.00	\$7.90	\$8.00
BOLETO DESC.	\$3.00	\$3.95	\$4.00

El servicio de transporte de pasajeros masivo del Área Metropolitana de Guadalajara (tren eléctrico urbano y el macrobús), deberán aplicar la tarifa autorizada correspondiente al transporte de pasajeros colectivo conurbado o metropolitano para el Área Metropolitana de Guadalajara.

Se aplicara un descuento del 50% de la tarifa ordinaria, en beneficio de los niños con edad entre 5 y 12 años, estudiantes y maestros en periodo escolar y adultos mayores y personas con discapacidad, para los menores de cinco años, el servicio





será gratuito conforme a lo establecido en el cuarto transitorio de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013.

En el caso de prestar el servicio de transporte nocturno, previa declaración de necesidad por parte del Instituto y la autorización de la Secretaria, se podrá cobrar un 50% más de la tarifa autorizada, de conformidad con el artículo Sexto Transitorio de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013.

B. Cálculo Tarifario para el servicio público de transporte de pasajeros colectivo en su modalidad de Conurbado o Metropolitano en el Área Metropolitana de Puerto Vallarta.

		AUTOBÚS TORINO URBANO (45 Asientos)	AUTOBÚS CORAZA (39 asientos)	MIDIBÚS BOXER (35 asientos)
1. Constantes				
1.1	Valor de adquisición	1,650,000.00	1,080,000.00	1,080,000.00
1.2	Horas trabajadas por año	4,964.00	4,964.00	4,964.00
1.3	Horas por día	13.60	13.60	13.60
1.4	Velocidad de desplazamiento	14.00	14.00	14.00
1.5	Pasajeros por día	600.00	600.00	600.00
1.1	Pasajeros por hora	44.12	44.12	44.12
2. Costos Indirectos por hora por vehículo (CIHV)				
2.1	Arrendamiento Financiero por hora	53.90	33.94	33.94
2.2	Seguros	11.30	7.40	7.40
2.4	Mantenimiento	66.71	43.67	43.67
TOTAL		131.91	85.00	85.00
3. Costos Directos por hora por vehículo (CDHV)				
3.1	Diesel	87.43	78.77	78.77
3.2	Aceite	6.19	4.39	4.39
3.3	Llantas	14.15	14.15	14.15
TOTAL		107.77	97.30	97.30
4. Gastos operativos por hora por vehículo (GOHV)				
4.1	Ingreso bruto del Operador	82.29	82.29	82.29
4.2	IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR	15.66	15.66	15.66
4.3	Gastos administrativos	13.47	13.47	13.47
TOTAL		111.42	111.42	111.42
5. Boleto de descuento por hora por vehículo (BDHV)				
TOTAL		19.80	19.80	19.80
Tarifa final (T)		8.24		

Propuesta para su aprobación.

TARIFA	ACTUAL	CALCULADA	PROPUESTA
USUARIO	\$6.50	\$8.24	\$8.50
BOLETO DESC.	\$3.25	\$4.12	\$4.25





En el caso de prestar el servicio de transporte nocturno, previa declaración de necesidad por parte del Instituto y la autorización de la Secretaria, se podrá cobrar un 50% más de la tarifa autorizada, de conformidad con el artículo Sexto Transitorio de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013.

Se aplicara un descuento del 50% de la tarifa ordinaria, en beneficio de los niños con edad entre 5 y 12 años, estudiantes y maestros en periodo escolar y adultos mayores y personas con discapacidad, para los menores de cinco años, el servicio será gratuito conforme a lo establecido en el cuarto transitorio de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013.

C. Cálculo tarifario para el servicio público de transporte de pasajeros colectivo en su modalidad de características especiales en el Área Metropolitana de Guadalajara

Boxer OF
(45 asientos)

1. Constantes		
1.1	Valor de adquisición	1,650,000.00
1.2	Horas trabajadas por año	4,964.00
1.3	Horas por día	13.60
1.4	Velocidad de desplazamiento	16.00
1.5	Pasajeros por día	490.00
1.1	Pasajeros por hora	36.03

2. Costos Indirectos por hora por vehículo (CIHV)		
2.1	Arrendamiento Financiero por hora	53.90
2.2	Seguros	9.97
2.4	Mantenimiento	59.83
TOTAL		123.70

3. Costos Directos por hora por vehículo (CDHV)		
3.1	Diesel	99.92
3.2	Aceite	5.03
3.3	Llantas	11.58
TOTAL		116.53

4. Gastos operativos por hora por vehículo (GOHV)		
4.1	Ingreso bruto del Operador	85.58
4.2	IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR	15.66
4.3	Gastos administrativos	12.25
TOTAL		113.49

5. Boletos de descuento por hora por vehículo (BDHV)		
TOTAL		22.65

Tarifa final (T)		12.01
------------------	--	-------





Propuesta para su aprobación.

TARIFA	ACTUAL	CALCULADA	PROPUESTA
USUARIO	\$11.00	\$12.01	\$12.00
BOLETO DESC.	No aplica	No aplica	No aplica

En el caso de prestar el servicio de transporte nocturno, previa declaración de necesidad por parte del Instituto y la autorización de la Secretaria, se podrá cobrar un 50% más de la tarifa autorizada, de conformidad con el artículo Sexto Transitorio de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013.

D. Transporte de pasajeros colectivo en su modalidad de urbano, suburbano, interurbano e intermunicipal y rural en el interior del Estado

El servicio público de transporte de pasajeros colectivo en su modalidad de urbano, suburbano, interurbano e intermunicipal y rural en los municipios del Interior del Estado de Jalisco con excepción del Área Metropolitana de Puerto Vallarta, aplicará como tarifa \$0.50 pesos menos de la tarifa autorizada para el servicio de transporte de pasajeros colectivo conurbado o metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara, incluyendo las poblaciones mayores de 50,000 habitantes.

Se aplicara un descuento del 50% de la tarifa ordinaria, en beneficio de los niños con edad entre 5 y 12 años, estudiantes y maestros en periodo escolar y adultos mayores y personas con discapacidad, para los menores de cinco años, el servicio será gratuito conforme a lo establecido en el cuarto transitorio de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013.

Para el caso de prestar el servicio de transporte nocturno, previa declaración de necesidad por parte del Instituto y la autorización de la Secretaria, se podrá cobrar un 50% más de la tarifa autorizada de conformidad con el artículo Sexto Transitorio de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013.

ATENTAMENTE

IMTJ

Instituto de Movilidad y Transporte
del Estado de Jalisco

DR. MARIO CORDOVA ESPAÑA

Director General del Instituto de Movilidad y Transporte
del Estado de Jalisco

“2013, año de Belisario Domínguez y 190 aniversario del nacimiento del estado libre y soberano de Jalisco”

C.c.p Archivo

