



SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO
DIRECCIÓN DE PUBLICACIONES

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE JALISCO
Mtro. Jorge Aristóteles Sandoval Díaz

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

Mtro. Roberto López Lara

DIRECTOR DE PUBLICACIONES Y DEL PERIÓDICO OFICIAL

Mtro. Álvaro Ascencio Tene Registrado desde el

3 de septiembre de 1921. Trisemanal: martes, jueves y sábados. Franqueo pagado. Publicación Periódica. Permiso Número 0080921. Características 117252816. Autorizado por SEPOMEX.

periodicooficial.jalisco.gob.mx







GUADALAJARA, JALISCO T O M O C C C X C I I I





GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE JALISCO
Mtro. Jorge Aristóteles Sandoval Díaz

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO **Mtro. Roberto López Lara**

DIRECTOR DE PUBLICACIONES Y DEL PERIÓDICO OFICIAL Mtro. Álvaro Ascencio Tene

Registrado desde el 3 de septiembre de 1921. Trisemanal: martes, jueves y sábados. Franqueo pagado. Publicación Periódica. Permiso Número 0080921. Características 117252816. Autorizado por SEPOMEX.

periodicooficial.jalisco.gob.mx









Al margen un sello que dice: Gobierno del Estado de Jalisco. Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.



DR. MARIO CORDÓVA ESPAÑA, Presidente del Comité Técnico de Validación; LIC. JOSÉ ALBERTO CORTÉS GARCIA. Representante del Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC de la CROC, ANA BELÉN VÁZQUEZ VÁZQUEZ, Representante del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público de Jalisco (OCM), ANA KAREN SEGURA ESTRADA, Representante de Jóvenes Salvaguarda A.C., LIC. GUSTAVO ALDANA ARIZONA, Representante de la Iniversidad Enrique Díaz de León, C. GUILLERMO ASCENCIO HERMOSILLO, representante de los Concesionarios, Permisionarios o Subrogatarios del Transporte Público, LIC. JOSÉ JOAQUÍN SANDOVAL ORTIZ, Director General del Sistema de Tren Eléctrico urbano (SITEUR), LIC. JOSÉ LUIS AYALA ÁVALOS, Representante de la Contraloría del Estado de Jalisco, LIC. MIGUEL ANGEL HERNÁNDEZ VELÁZQUEZ, Representante del Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Jalisco LIC. JOSÉ GILBERTO FRANCO PACHECO, Representante de la Confederación de Trabajadores de México, ING. ENRIQUE DUEÑAS RODRÍGUEZ, Representante del Consejo de Cámaras





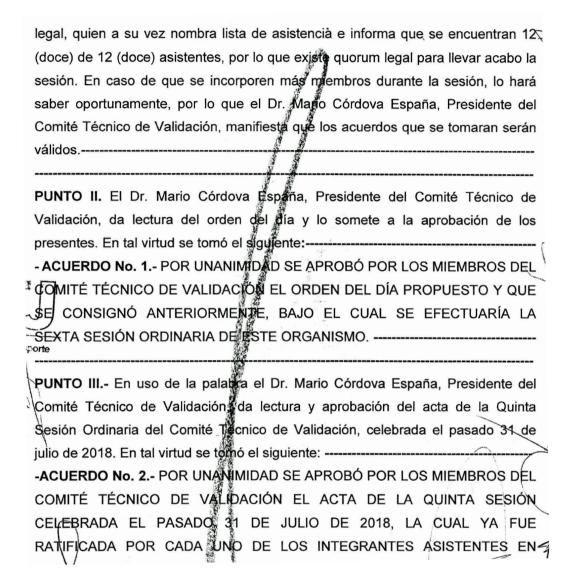
- I. Lista de asistencia y declaración de quórum legal.
- II. Lectura y aprobación del orden del día.
- III. Lectura y aprobación del acta de la Quinta Sesión Ordinaria del Comité Técnico de Validación, celebrada el día 31 de julio de 2018.
- IV. Aprobación del dictamen definitivo de la tarifa técnica para las rutas-empresa del Área Metropolitana de Guadalajara y del Sistema Integrado de Transporte , Público de la ciudad de Puerto Vallarta, Dalisco.
- V. Asuntos Varios.

VI. Clausura	<u> </u>		
VI. Oladoura.		ŧ.	
#1			

--DESARROLLÓ DE LA SESIÓN--

PUNTO I. El Dr. Mario Córdova España, Presidente del Comité Técnico de Validación da la bienvenida a los presentes y siendo las 10:10 horas del día martes 07 de agosto de 2018, en intud de haber sido convocada esta sesión en cumplimiento a lo establecido en los artículos 35 fracción VI, 153-C y 153-D de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco por la presidencia, derivado de lo acordado en la Quinta Sesión del Comité Técnico de Validación de fecha 31 de julio de 2018, introduce a la Sesión Ordinaria del Comité Técnico de Validación, y otorga el uso de la voz al Mtro Luis Nazario Ramírez, Director Administrativo del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y Secretario Técnico del Comité Técnico de Validación para que informe sobre la existencia de quórum







DICHA	SESIÓN	 •	A.	
DICITA	3L31011	A. A	j	

PUNTO IV.- En uso de la palabra el Dr. Mario Córgova España. Presidente del Comité Técnico de Validación presenta a los miembros del Comité Técnico de Validación el dictamen final número IMTJ-532/2018/DND, de fecha 07 de agosto de 2018, mismo que versa sobre las rutas empresa del Área Metropolitana de Guadalajara, Jalisco, acto continuo otorga el uso de la voz a los integrantes del Comité para que expresen lo que a su interés convenga, dándole intervención en primera instancia a la C. ANA BELÉN VÁZQUEZ VÁZQUEZ. Representante del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público de Jalisco (OCM), la cual manifiesta que: en el observatorio presenté el dictamen que nos entregaron y no hubo ninguna moción que causara un cambio sustancial en el informe fue muy conciso, lo único que nos quedó duda yo la había planteado en la sesión pasada era los descuentos por los transbordos que bien lo mencione en ese momento que no se veían reflejados y lo acaba de repetr Mario, los descuentos entre transporte masivo como tren ligero y macrobus o las rutas troncales o las alimentadoras, eso desde el año pasado lo estuvimos viendo en el observatorio, esa era uno de los inicios y de los grandes cambios o mansformaciones que iba a tener la ruta empresa, los beneficios que como usuarios, como estudiantes, como usuarios del transporte público los necesitamos tener, una tarifa como esta, eso en un primer momento, y en segundo momento estuvimos hablando sobre la decisión de la votación, como íbamos a plantearnas en este espacio, cual/ iba ser nuestra decisión al final de este dictamen y varios cuestionamientos nos quedan al igual que el año pasado, en primer lugar tenemos la ruta empresa, la troncal de





artesanos la primera que arranco, si bien recordaran el observatorio creo una evaluación a la ruta Artesanos el primero de agosto del año pasado, en donde evaluamos todos los criterios que debería incluir una nata- empresa, si iba ser una ruta empresa debería de incluir principalmente la normativa, la ley, el reglamento incluir las bases necesarias para crear, para llamarse ruta empresa, en esa evaluación nos dimos cuenta que no cumplían con muchas características de la norma esa troncal, los reforzamos con más colegitivos de la sociedad civil organizada, ellos presentaron también un informe, ed el que se les invito a todos los miembros del gobierno que trabajan el tema de movilidad, ninguno asistió, pero nosotros como observatorio los invitamos para que nos presentaran, obviamente como nosotros trabajamos con ellos, con sodiedad civil es el espacio que necesitan para reflejar sus estudios, sus inquietudes, en ese momento coincidimos con mucha cosas principalmente con el terra de accesibilidad universal, los لطrroteros en braille, los parlante, el escalón dﷺcortesía, los asientos de talla baia, son herramientas que muchas veces que, no quiero generalizar, pero la mayoría de los transportistas no lo ven como necesario creen que tener un camión nuevo. que funcione bien, un operador que lo maneje de manera correcta es necesario para tener un buen sistema de transporte, sin embargo sigue siendo exclusivo el sistema de transporte, seguimos apartando a la población que no puede acceder por diferentes motivos, tienen discapacidad y no pueden acceder a él, entonces volvemos al mismo cuestionamiento de hace un año, si no cumple con la ley, con el reglamento, ni con las normas, no es una ruta empresa, por lo tanto no podemos avalar una tarifa porque no es válido, estamos totalmente consiente del aumento de los combustibles, del aumento que se ha dado, el planteamiento que



nos hicieron es el correcto, sin embargo nósotros estamos del lado de los usuarios, los usuarios los principales afectados en esto mientras no tengamos un sistema de transporte integrado como lo dice el nembre con todas las características que debe tener, no tiene que quedar a medias, no tiene que quedar con unas características si, con otras no, mientras no haya el subsidio para la tarifa social, nosotros no podemos avalar esta tarifa. Así mismo se le concede el uso de la voz al C. GUIELLERMO ASCENCIO MERMOSILLO Representante de los Concesionarios, Permisionarios o Subrogatarios del Transporte Público, el cual manifiesta que: como ya lo menciono el doctor mario, que nos ha pegado mucho el incremento de los combustibles, y los combustibles al aumentar es una cadena, todo nos pega, es difícil el ir este adecuando, se ha venido viendo ya que nosotros somos los más interesados en ingresar a ruta empresa, tener todas las características que nos piden, pero también eso nos genera costos, ciertos costos. en todas esas cosas, son costos que van aumentando al momento que nosotros queremos comprar las unidades, ahorassi bien este es un modelo nuevo, obviamente se van viendo las fallas, usteres como usuarios nos va ir diciendo oye sabes falta esto, falta esto otro, pero a dosotros también a la hora de ir a comprar un camión nos dicen oye esto es lo que tenemos, quieres lo otro va ser así y así, es más nosotros hemos ido a ver carrocerías, prototipos, y un prototipo de una carrocería nos sale en \$1,800,000 de pesos, todo esto es viendo costos, porque somos empresarios, y tenemos que er la forma que nos sea más rentable y que podamos dar el servicio que se merece la sociedad, si bien es cierto que no se cumpla al cien por ciento, es conforme se va viendo el acceso, ósea vamos comprando los camiones, vamos trabajando, ustedes se van dando cuenta de





situaciones que nosotros a lo mejor nosotros no las veíamos porque también desde que empezaron con las rampas para discapacitados nosotros no lo teníamos contemplado, es una cuestión que se planteó hace 15 años y nosotros estuvimos de acuerdo, fueron dos unidades por ruta, hay otras que tiene más, y se hace con el objetivo de dar un mejor servicio, pere si es urgente ir a la par con lo que a nosotros nos está acabando, que es el combustible, también el gas natural si es más económico pero no hay las estaciones suficientes para que todos los camiones sean de gas, el mañana o el basado todo esto es una transición que es 🔇 un poco lenta y si vamos a ir todos en el camino, porque ustedes como usuarios y nosotros como transportistas vamos a tena que ir trabajando de la mano para llegar a eso, juntos trabajando, porque como se menciona, un tarifa social si, si estoy de acuerdo, pero probablemente la gente no lo puede pagar, o no lo quiere bagar y nosotros no nos podemos bajar porque no manejamos precios internacionales de combustibles, de diesel, entonces si tenemos que ir con la conciencia que si queremos dar un mejor servicio, que mejor pusiéramos que ya cambiar los camiones y tener un parque renovado y nosotros estamos de acuerdo que se dé el incremento a lata tarifa, 🙀 que otras rutas se quedaran cobrado siete pesos y otras cobrarán nueve, esto afectará porque pues obviamente se van a querer subir al que cobra menos y orros posiblemente pagan si quieren un mejor servicio y eso afectará a la ruta empresa en tanto no se incorporen todas las rutas. De igual manera se da la intervención al C. LIC. JOSÉ ALBERTO CORTÉS GARCÍA Representante del Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC de la CROC, el cual manifiesta que: aquí ay una situación preocupante por la situación económica que viven sobre todo el hombre



camión, que esta llevando al mantenimiento mínimos a las unidades. incumplimiento a los trabajadores ya que lo que sale es totalmente incosteable, se están comiendo el camión, ya que en ventas de res mil pesos se invierte dos mil pesos de diésel, esto ya es incosteable, si lo vemos como una preocupación y si es una responsabilidad social, si no hay con que cambiar las unidades y no ha habido un subsidio real, ya que desde mi punto de vista se está colapsando el servicio de transporte; se le concede el uso de la voz al C. ING. ENRIQUE DUEÑAS RODRÍGUEZ, Representante del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco, el cual manifiesta que: que bueno que se está tomando el tema de un modelo que se habló desde un inicio del sistema, ya que no es momento para determinar si el sistema es bueno o no, porque o se suben o se mueren, porque ese servicio ya se rebasado por décadas y decadas de rezago, y nosotros como representantes de cierto sector no estamos de acuerdo en que se siga prestando el servicio como hasta ahora se ha venido dando, y el nuevo sistema ofrece muchas ventajas la primera que es una economía formal en la cual pues va haber seguro social, no va haber corretisa rorque todos ganamos lo mismo v eso beneficia a toda la sociedad no solo a se que usan el transporte sino a todos lo que corren en la ciudad, lo que respeta combustible sé que ha subido a lo que estamos acostumbrados, pero también & cierto que las unidades anteriores ya no tiene tampoco pago de su unidad, ya que las mismas están pagadas desde hace mucho, y esta es una actividad de inversión, el consejo de cámaras apoyamos al cien por ciento el cambio de modelo pero estamos en desacuerdo en que se incremente si no existe el compromiso que se dio por el ejecutivo del estado que iba a ver un sistema integrado de transporte con una integración operativa,



normativa y tarifaria y pues está quedando mal el ejecutivo del estado, y pues los factores de la Secretaria ha quedado mal, y ahorita tenemos muy pocas rutas operando, y se hizo las primeras recomendaciones que se tenían que fusionarse las empresas de SITEUR, Servicios y Transportes Macrobus, ya que no es un sistema integrado, ya que cada quien trabaja por sujado y eso nos va a llevar a un fracaso, ya que la cabeza de sector que es la Secretaria de Movilidad a dejado mucho que desear, entonces el conseilo de cámaras vota negativamente a este incremento en tanto no se hable de integración arifaria. Así mismo se da el uso de la voz al C. LIC. JOSÉ LUIS AYALA ÁVALOS Representante de la Contraloría del Estado de Jalisco, el cual manifiesta que: para que se haga efectiva la propuesta de la validación es un primer paso, va que inalmente se traslada a otros factores condicionados a los argumentos, allos aquisitos y a las características que se √reguieren para que el modelo fancione como se estuvo programado, con reindependencia de que faltaría un estudio socioeconómico y social para entonces complementar los datos, entiendo que es una atribución ajena al comité; se concede el uso de la voz al C. ARTURO GARCÍA GÓMEZ, Representante de los Usuarios del Transporte Público por Insaculación, el cual manifiesta que: yo sigo insistiendo en que primero debio hacer una autorización en la que cumpliera con ciertos lineamientos, en la que los choferes tuvieran capacitación, un mejor trato hacia las personas y que cumpia con ciertas características que los usuarids estamos esperando, yo quisiera pararme en la esquina y esperar el camión y si dice que va a pasar cada diez mutos, pues me espero diez minutos, porque ahí es donde uno ve que los encargados o empresarios no se preocupan en la capacitación hacía los choferes porque uno pide que haya una autorización y



después continuamente una capacitación, entonces si a estas rutas que ya operan se les autorizo ya el cobro, deben de estar en constante revisión; de igual manera se concede el uso de la voz al C. LIC. JOSÉ GILBERTO FRANCO PACHECO Representante de la Confederación de Trabajadores de México, quien manifiesta que: los resultados están en una hoja que nos dieron y esta diciendo por que el resultado de la tarifa de nueve pesos con cincuenta y dos centavos, lo que esperamos los transportistas una vida digna en la que los hijos acudan a la escuela, que puedan tener una alimentación digna, los choferes que tengan que soportar 140 horas de capacitación que antesmo tenían y que cada año tengan que estar setenta horas de capacitación, ahora en relación a la autoridad, también a nosotros nos ha debido muchas coas, camo dicen en el cinco por ciento que llevamos de las unidades, no, nos han quiado la competencia, no están todas las paradas, no se ha visto la disminución considerable en los accidentes, ahora lo que nos toca ver es los insumos, los números son fríos, no nos toca ver si el diésel sube o no, solo estamos viendo con esponsabilidad y queremos un servicio y pedimos un servicio, y creen que no enemos la intención de darlo, claro que tenemos la intención de darlo, pero no solo el transportista es responsable sino que todos somos responsables, las personas se molestan cuando depositan una moneda de diez pesos, a sabiendas que se les ha dicho que depositen cantidades exactas, nosotros nos queremos quedar con un peso, no, así están las cosas, así están los validadores, ya los quiero ver en la ruta de artesanos en donde viene una unidad de la ruta setenta y ocho y una de nueve pesos y no se sube, no porque sea mal el servicio, entonces yo si apelo a que estén de acuerdo con los costos y las condiciones son diferentes. Se concede por último el uso de la voz al



CON BASE EN EL DICTAMEN IMI 532/2018/DND PRESENTADO POR EL INSTITUTO, SE SOMETE A LA APROBACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ TÉCNICO DE VALIDACIÓN ARIFARIA BAJO LOS SIGUIENTES:

ACTUERDOS

PRIMERO. Una vez que el dictament preliminar fue presentado con fecha 31 de julio de 2018 y atendidas las actualizaciones de costos y dado que hay mayor estabilidad económica en los insumos relacionados con el transporte, se presenta a la Validación del Comité el Dictamen Final IMTJ-532/2018/DND, por lo que se solicita respetuosamente a los integrantes de este Comité Técnico validar la tarifa técnica de \$9.50 pesos por boleto para los servicios de transporte público colectivo del Área Metropolitana de Guadalajara que operen bajo el modelo empresarial o

1



personas jurídicas y con fundamento en el análisis recnico tarifario actualizado realizado por el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, de conformidad con los requisitos establecidos en la Ley, Reglamentos, Normas, Programa General de Transporte, concesiones y contratos de servicio correspondientes, considerando que el costo del transbordo entre rutas troncales y alimentadores tendrá un descuento del 50%. Esto se podrá aplicar después de la publicación de los acuerdos en el diario oficial. El Estado de Jalisco", siempre y cuando se emita dictamen de la Secretaria de Movilidad para la aplicación de la tarifa en la ruta o rutas implementadas, para lo cual se solicita a cada uno de los miembros que realice su votación de manera dominal y manifieste su voto en favor o en contra, dando la votación de la siguiente manera y con las observaciones del mismo:

LIC. GUSTAVO ALDANA ARIZONA Representante de la Universidad Enrique

Díaz de León, emite voto a favor, y quisiera que se hiciera con las condiciones que
estuvimos comentando.

ANA BELÉN VÁZQUEZ VÁZQUEZ Representante del Observatorio Ciudadano
de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (OCM), emite voto en contra.

ING. ENRIQUE DUEÑAS RODRÍGUEZ Representante del Consejo de Cámaras
Industriales de Jalisco, emite voto en contra.

ARTURO GARCÍA GÓMEZ Representante de los Usuarios del Transporte Público
por Insaculación, emite su voto a favor

LIC. MIGUEL ÁNGEL HERNÁNDEZ VELÁZQUEZ Representante del ITEI, emite
su voto a favor, derivado de un dictamen tarifa técnica propuesta previamente

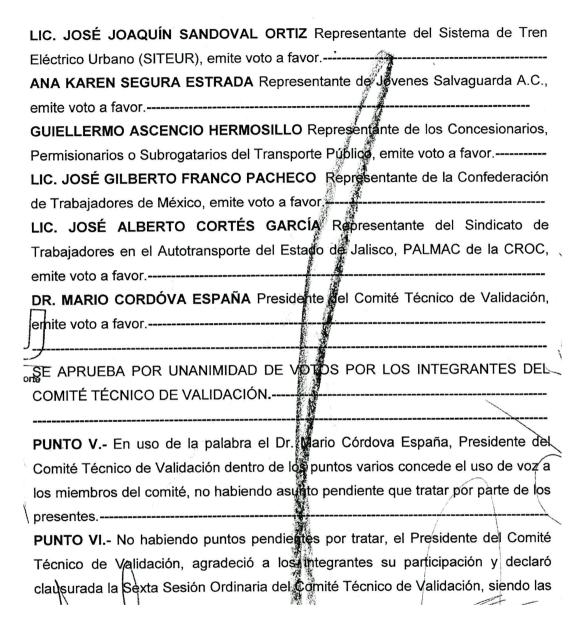


	circulada en donde se aplicó cierta metodología y no habiendo recomendación
	alguna
	LIC. JOSÉ LUIS AYALA ÁVALOS Representante de la Contraloría del Estado de
	Jalisco, emite voto a favor, bajo la condicionante que se cumplan las necesidades
	y requisitos aquí vertidos, en el entendido que no es una atribución de este comité
	técnico de validación
	LIC. JOSE JOAQUIN SANDOVAL ORTIZ Representante del Sistema de Tren
	Eléctrico Urbano (SITEUR), emite voto a favor
	ANA KAREN SEGURA ESTRADA Representante de Jóvenes Salvaguarda A.C.,
	emite voto en contra
	GUIELLERMO ASCENCIO HERMOSILLO Representante de los Concesionarios,
	Permisionarios o Subrogatarios del Transporta Público, emite voto a favor
7	LIC. JOSÉ GILBERTO FRANCO PACHECO Representante de la Confederación
	de Trabajadores de México, emite voto a favor
	LIC. JOSÉ ALBERTO CORTÉS GARCIA Representante del Sindicato de
	Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC de la CROC,
	emite voto a favor por ser necesario
	DR. MARIO CORDÓVA ESPAÑA Presidente del Comité Técnico de Validación,
1	emite voto a favor
1	
	SE APRUEBA CON 09 NUEVE VOTOS A FAVOR Y 03 TRES VOTOS EN
	CONTRA
	SEGUNDO. Una vez que el dictamen preliminar fue presentado con fecha 31 de
	julio de 2018 y atendidas las actualizaciones de costos y dado que hay mayor



estabilidad económica en los insumos relacionados con el transporte, se presenta a la Validación del Comité el Dictamen Final IMTJ-532 018/DND, por lo que se solicita respetuosamente a los integrantes de este Connte Técnico validar la tarifa técnica de \$10.00 pesos por boleto que incluye transbordos en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta (ZMPV), con fundamento en el análisis técnico tarifado actualizado realizado por el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, de conformidad con los requisitos establecidos en la Ley, Reglamentos Normas, Programa General de Transporte, concesiones y contratos de serricio correspondientes, aplicable después de la publicación de los acuerdos en el diario oficial "El Estado de \ Jalisco", siempre y cuando se emita dictamen de la Secretaria de Movilidad para la aplicación de la tarifa en la ruta o rutas que se vayan implementando.------LIC. GUSTAVO ALDANA ARIZONA Représentante de la Universidad Enrique Díaz de León, emite voto a favor.----ANA BELÉN VÁZQUEZ VÁZQUEZ Representante del Observatorio Ciudadano re de Movilidad y Transporte del Estado de ∭lisco (OCM), emite voto a favor.--ING. ENRIQUE DUEÑAS RODRÍGUEZ Representante del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco, emite voto a favor ARTURO GARCÍA GÓMEZ Representante de los Usuarios del Transporte Público por Insaculación, emite su voto a favor. LIC. MIGUEL ÁNGEL HERNÁNDEZ VELÁZQUEZ Representante del ITEI, emite su voto a favor.-----LIC. JOSÉ LUIS AYALA ÁVALOS Representante de la Contraloría del Estado de Jalisco, emite/voto a favor.-







11:35 once horas con treinta y cinco minutos del día 07 de agosto del año 2018.---

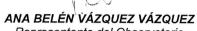
Presidente del Comité Técnico de Validación.

ANA KAREN SEGURA ESTRADA Representante de Jóvenes Salvaguarda A.C.

LIC. JOSÉ AUBERTO CORTÉS GARCÍA

Representante del Sindicato de Trabajadores en el Autotransporte del Estado de Jalisco, PALMAC de la CROC.

GUIE LERMO ASCENCIÓ HERMOSILLO
Representante de los Concesionarios,
Permisionarios o Subrogatarios del
Transporte Público.



Representante del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (OCM). LIC. JOSÉ LUIS AYALA ÁVALOS Representante de la Contraloría del Estado de Jalisco.

LIC. GUSTAVO ALDANA ARIZONA

Representante de la Universidad Enrique Díaz de León.

LIC. JOSÉ JOÁQUÍN SANDOVAL

Representante del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). LIC. MIGUEL ÁNGEL HERNÁNDEZ VELÁZQUEZ

Representante del ITEI.

LIC. JOSÉ GILBERTO FRANCO PACHECO

Representante de la Confederación de Trabajadores de México.

ING. ENRIQUE DUEÑAS RODRIGUEZ

Representante del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco. C. ARTURO SARCÍA GÓMEZ Representante de los Usuarios del

Representante de los Usuarios del Transporte Público por Insaculación.

Estas firmas forman parte integral del Acta de la Sexta Sesión Ordinaria del Comité Técnico de Validación, celebrada el 07 de agosto de 2018, la cual contesta de 18 dieciocho fojas útiles por una sola de sus caras.

come



Atentamente
Zapopan, Jalisco, a 05 de Octubre de 2018.

Instituto de Movilidad y Transporte
de estado de admission

DOCTOR MARIO CÓRDOVA ESPAÑA
DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD
Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO Y
PRESIDENTE DEL COMITÉ TECNICO DE VALIDACION



DICTAMEN

Al margen un sello que dice: Gobierno del Estado de Jalisco. Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.



IMTJ-532/2018/DND Zapopan, Jalisco 07 de agosto de 2018

CIUDADANOS MIEMBROS DEL COMITÉ TÉCNICO DE VALIDACIÓN PRESENTE

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 35 fracción I y VI, 153-A, 153-B, 153-C y 153-D párrafo tercero de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, 32 fracción I y 33 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 y XV de la Ley Orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, se tiene a bien presentar

DICTAMEN FINAL PARA LA APROBACIÓN DE LAS TARIFAS TÉCNICAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COLECTIVO PARA LAS RUTAS-EMPRESA DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA Y DEL SISTEMA INTEGRADO DE LA CIUDAD DE PUERTO VALLARTA, JALISCO.

TARIFA TÉCNICA PARA LAS RUTAS-EMPRESA DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAUARA

A. ACTUALIZACIÓN DE COSTOS E INSUMOS ansporte

Se actualizan los conceptos de combustibles, aceite, llanta y vehículos. Ver cuadro 1 siguiente que contiene la actualización de los precios de los insumos básicos.

Cuadro No. 1

Actualización de precios de los insumos básicos

INCREMENTO DE LOS PRINCIPATES SISTEMA INTEGRADO DEL ÁREA N COMPONENTES	1. A Selection 100 (200)				않는 사람들은 아이들의 경우를 보았다.
Precio de combustible Gas Natural (\$/I)	\$	7.70	\$	8.49	10.26%
Precio de combustible Diesel (\$/I)	\$	16.80	\$	19.58	16.55%
Vehículo segmento C1 sin rampa	\$3,3	372,124.16	\$ 2,	800,000.00	-16.97%
Vehículo segmento C1 con rampa	\$3,5	88,381.36	\$ 3,	066,350.00	-14.55%
Vehículo segmento B sin rampa	\$1,8	376,646.88	\$ 1,	830,500.00	-2.46%
Vehículo segmento B con rampa	\$2,0	91,095.50	\$ 2,	096,850.00	0.28%
Precio aceite (\$/I)	\$	59.35	\$	59.58	0.39%
Precio de una llanta incluyendo mantenimento	\$	4,850.00	\$	4,811.00	-0.80%

Fuente de información: Elaboración propia



B. FORMULA DE CALCULO TARIFARIO NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO SM/IMTJ/001/2013

La tarifa al usuario en un año determinado para el modelo de transporte actual se obtendrá mediante la siguiente expresión matemática:

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

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 vehícular.

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:

 $CPSHV_i$ = 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:

$$CPSHV_i = \left[(CDHV_i + CIHV_i) + GOHV_i + BDHV_i \right] \cdot FU$$

Donde:

CPSHV = 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:

$$CDHV_i = CCHV_i + CAHV_i + CLHV_i$$

 $CCHV_i$ = Costo de combustible por hora de los vehículos tipo i. $CAHV_i$ = Costo de aceite por hora de los vehículos tipo i. $CLHV_i$ = Costo de llantas por hora del vehículo tipo i.

$$CIHV_i = CAFHV_i + CSHV_i + CMHV_i$$

CAFHV_i = Costo de arrendamiento financiero por hora de los vehículos tipo f.

 $CSHV_i$ = Costo de seguros por hora de los vehículos tipo i. $CMHV_i$ = Costo de mantenimiento por hora del vehículo tipo i.

$$GOHV_i = CPHV_i + PrHV_i + GaHV_i + GIV_i$$

 $GOHV_i$ = Gastos operativos por hora vehículos tipo i. $CPHV_i$ = Costo de personal por hora de los vehículos tipo i. $PrHV_i$ = Prestaciones por hora de los vehículos tipo i. $GaHV_i$ = Gastos administrativos por hora del vehículo tipo i. GIV_i = Gastos de infraestructura por hora del vehículo tipo i.

C. DESCRIPCIÓN DE PARÁMETROS Y VARIABLES

1. Parámetros

1.1 Total de vehículos

Para la operación de las rutas identificadas como troncales y complementarias del "Sistema Integrado de Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara, Jalisco" se requerirán vehículos del Segmento "C1" y "B", descritos en la Norma General de Carácter Técnico que Especifica las Características que deben tener los Vehículos para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros Masivo y Colectivo en su Modalidad de Urbano, Conurbado o Metropolitano y Suburbano para el Estado de Jalisco, con los tipos, características generales y cantidades base que a continuación se especifican:

Tipos

- a. 1,656 vehículos segmento C1 sin rampa (combustible GNC)
- b. 184 vehiculos segmento C1 con rampa (combustible GNC)
- c. 2,580 vehículos segmento B sin rampa (combustible Diésel)
- d. 286 vehículos tipo segmento B con rampa (combustible Diésel)



1.2 Capacidad del vehículo

Vehículos Segmento "C1"

 Capacidad Nominal de 92 pasajeros sin rampa y con rampa 77 pasajeros máxima

Vehículos Segmento "B"

Capacidad Nominal de 75 pasajeros y con rampa 60 pasajeros máxima.

1.3 Horas trabajadas por día por vehículo

De conformidad con los estudios realizados por el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ), el tiempo de trabajo promedio de las unidades de transporte público colectivo es de 15.5 horas.

1.4 Horas trabajadas por año por vehículo

Con base en los parámetros de horas trabajadas por día, las horas trabajadas promedio al año son **5,657.50 horas**

1.5 Velocidad de desplazamiento promedio

De conformidad a los estudios realizados por este Instituto consistentes en el registro e inventario del Sistema de Transporte Público Colectivo del Área Metropolitana de Guadalajara es de 16 km/hr para el AMG.

1.6 Factor de Transbordo por viaje

Resultado de la modelación de los viajes del Sistema Integrado de Transporte Público el factor promedio de transbordo es de *1.59 para el AMG*.

1.7 Promedio diario anual de viajes

La cantidad de boletos que se venderían en el Sistema Integrado de Transporte Público, resultado de la modelación, serían 5'368,321 en un día hábil.

Considerando la demanda de servicio en los días hábiles, los días hábiles sin actividad escolar, los sábados, domingos y días festivos, de conformidad con el comportamiento observado en estudios de demanda realizados por el IMTJ, se tendría un promedio diario anual de 4'840,314 boletos vendidos, que divididos entre el factor de transbordo que arroja el modelo (1.59) generaría 3'044,222 viajes promedio diario anual.



De esta cantidad, restando los viajes que se realizarían en el subsistema de transporte público masivo (742,990), los viajes finales en el sistema integrado de transporte colectivo a considerar para el calculo tarifario son 2'301,232 viajes promedio diario anual.

1.8 Costo de transbordo como porcentaje de la tarifa, considerando los descuentos para transferencias en el sistema integrado de transporte público.

Es el promedio ponderado del costo de transbordo respecto de la tarifa completa y la cantidad de transferencias entre las rutas troncales con sus respectivas alimentadoras, el factor obtenido 93.9% para el Área Metropolitana de Guadalajara. Ver cuadro 2 siguiente que contiene el costo de transbordo como porcentaje.

Cuadro No. 2
Costo del transbordo como porcentaje considerado los descuentos para transferencias en el sistema integrado de transporte público.

Tipo de transferencia	Transferencias	Costo (% Tarifa)	
Alimentadora ->Alimentadora	7,113	100%	
Alimentadora -> Troncal	99,373	50%	
Alimentadora ->Otros	26,096	100%	
Troncal ->Alimentadora	48,494	50%	
Troncal ->Troncal	302,765	100%	
Troncal ->Otros	80,688	100%	
Masivo ->Alimentadora	18,639	100%	
Masivo ->Troncal	148,194	100%	
Otros ->Alimentadora	18,352	100%	
Otros ->Troncal	240,865	100%	
Otros ->Otros	215,670	100%	
	1,206,250	93.9%	

Fuente de información: Elaboración propia con base en los resultados de modelación de viajes del Sistema Integrado de Transporte Público en el AMG

1.9 Proporción de viajes por tipo de vehículo

Es la cantidad de viajes que se producirían por cada tipo de vehículo en función de sus características y funcionalidad en el sistema integrado.

1.10 Promedio de pasajeros por hora por vehículo (PPHV)

Es la cantidad de pasajeros promedio por hora por tipo de vehículo en el Sistema integrado considerando el tipo de vehículo utilizado.



2 Costos Directos (CDHV)

2.1 Combustible, flota completa (CCHV)

Cálculo del costo del combustible por tipo de vehículo de la flota completa, considerando el precio del combustible, el rendimiento promedio de consumo y la velocidad de operación promedio del vehículo.

2.1.1 Precio de combustible (\$/I)

Para el caso del Gas Natural Comprimido se toma el valor de comercialización de la Planta Distribuidora de Gas Natural "El Salto" el cual es del orden de los \$8.49 pesos por litro equivalente de diésel a la fecha del presente dictamen preliminar.

De conformidad a la información publicada por la Comisión Reguladora de Energía (CRE) relativa a *Precios Diarios Promedio Nacional y Precios Mensuales por Entidad Federativa de Gasolinas y Diésel", se tomó en consideración el precio del combustible diésel en el estado de Jalisco para el mes de junio que es del orden de los \$19.58 pesos por litro.

2.1.2 Rendimiento de combustible (km/lt)

Para el caso de los vehículos con motores impulsados por Gas Natural Comprimido (GNC) se estima un rendimiento de 1.8 km/lt y para el caso de los vehículos con motores impulsados por combustible fósil para el caso Diésel se estima un rendimiento de 2.1 km/lt.

2.2 Aceite (CAHV)

Costo del consumo del acelte por vehículo por tipo por flota.

2.2.1 Precio aceite (\$/I)

Cotización del precio por litro obtenido de la compra en tambores con capacidad de 208 litros, que resulta ser de \$59.58 pesos por litro.

2.2.2 Capacidad de cárter (I)

Capacidad del cárter de los vehículos utilizados 24 litros.



2.2.3 Horas entre cambios de aceite

Para el modelo se estima un cambio cada 937 horas de servicio.

2.3 Llantas (CLHV)

2.3.1 Precio de una llanta incluyendo mantenimiento

El tipo de llanta utilizado es 11R/22.5 y su costo de una llanta promedio es de \$4,811.00 pesos por unidad.

2.3.2 Precio de llantas, flota completa

Costo calculado de las llantas por la cantidad de vehículos.

2.3.3 Vida económica de llantas en horas

El periodo de vida útil de un juego completo es de 3,723 horas. Considerando las 5,657 horas de servicio al año de una unidad, se cotiza juego y medio de llantas por vehículo

Costos Indirectos (CIHV)

3.1 Valor de adquisición de material rodante

Orto

Costo total de los vehículos por tipo sin rampa o con rampa.

3.1.1 Valor de adquisición por vehículo

Costo individual de os vehículos por tipo sin rampa o con rampa de acuerdo con su cotización.

3.2 Arrendamiento Financiero por hora (CAFHV)

Cálculo del pago de la adquisición del vehículo por hora, este se calcula por tipo de vehículo.

3.2.1 Tasa de interés anual

La tasa establecida por la empresa proveedora del vehículo en las cotizaciones la cual es del 14% anual.



3.2.2 Pago total del crédito

La suma de los pagos realizados al término del plazo de crédito.

3.2.3 Plazo del crédito

El plazo que se otorga para el pago del crédito conforme a las cotizaciones obtenidas para los vehículos tipo es del orden de 5 años.

3.2.4 Vida económica de la unidad (años)

Es el tiempo de vida de las unidades de conformidad a lo establecido en la Norma General de Carácter Técnico que Especifica las Características que deben tener los Vehículos para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros Masivo y Colectivo en su Modalidad de Urbano, Conurbado o Metropolitano, Suburbano y Características Especiales. Para el caso del Estado de Jalisco es de 10 años.

3.2.5 Porcentaje de valor de rescate

Con base de la información de las compañías financieras, el porcentaje de valor de rescate del vehículo al cumplir su vida útil es del 10% para vehículos impulsado por GNC, y del 15% en el caso de vehículos impulsados por diésel.

3.3 Seguros (CSHV)

Cálculo del pago del seguro por tipo de vehículo por flota, considerando el factor prima de seguros.

3.3.1 Porcentaje Prima de seguros

El porcentaje estimado para el cálculo de la póliza, exigida en el artículo 158 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco para los vehículos afectos al servicio público de transporte, es del 3% del costo total de la unidad, conforme a la información obtenida en las compañías aseguradoras

3.4 Mantenimiento (CMHV)

Cálculo del costo del mantenimiento por tipo de vehículo por flota, considerando el porcentaje de mantenimiento anual.



3.4.1 Factor de mantenimiento

Con base en la información de los proveedores y los transportistas, el costo del mantenimiento de vehículos nuevos se estima del 10% del costo total de la unidad.

4 Gastos Operativos (GOHV)

4.1 Costo de personal por hora, flota completa (CPHV)

Estimación de la plantilla de personal requerida para operar el servicio de transporte público bajo el modelo empresarial, considerando las áreas administrativas, operativas y de mantenimiento.

4.1.1 Nómina mensual

Estimación del costo de la nómina mensual sin impuestos.

4.1.2 Factor de días promedio por mes

Con base en asesorias contables el factor comúnmente utilizado es de 30.42 días

4.1.3 Horas por jornada laboral

16 horas por jornada laboral considerando dos turnos.

4.2 Costo de prestaciones por hora (IMSS, INFONAVIT, 2% Nóminas, SAR) (PrHV)

4.2.1 Porcentaje de prestaciones

Con base en asesorías contables y fiscales el porcentaje utilizado es del 30%.

4.3 Gastos administrativos (GaHV)

Cálculo de los gastos para la operación de un sistema de prepago, considerando el pago por vehículo y cantidad de vehículos.

4.3.1 Costo del sistema interoperable de Recaudo (SIR) por vehículo mensual

El pago por vehículo que eroga el concesionario por el sistema de prepago, para el caso del Area Metropolitana de Guadalajara este es *del orden de los* \$3,800.00 pesos por vehículo.

4.3.2 Costo del sistema interoperable de Recaudo (SIR) por hora

El cálculo del pago por la flota completa por el uso del sistema de prepago.

4.4 Gastos de Infraestructura (GIV)

Gastos que consideran la operación de las instalaciones necesarias para el Sistema Integrado de Transporte Público.

4.4.1 Porcentaje de costo de instalaciones (patios de resguardo y mantenimiento)

El porcentaje utilizado es el 3 % de los ingresos, resultado de los análisis de costos de esta infraestructura.

4.4.2 Porcentaje de costo del centro de control

El porcentaje utilizado es el 3 % de los ingresos, resultado de los análisis de costo de los centros de control similares.

5 Boletos de Descuento (BDHV)

5.1 Porcentaje de boletos de descuento (Bienevales y Transvales)

Este porcentaje es el resultado de la cantidad de Bienevales y Transvales entregados en calendario A y Biescolar y los Transvales vendidos en un año. Ver cuadro 3 que contiene el análisis del porcentaje de boletos de descuento.

Cuadro No. 3
Porcentaje de Boletos de Descuento

Bienevales Calendario Ay B entregados	33,842,000
Transvales	80,908,143
Total boletos de descuerto	114,750,143
Número de vehículos de transporte colectivo	5,331
Promedio de boletos de descuento anuales por vehículo	21,525
Promedio de boletos de descuento mensuales por vehículo	1,794
Promedio de boletos de descuento diario por vehículo	60
Promedio de boletos diarios por vehículo	642
Porcentaje de Boletos de descuento	9.30%

Fuente de información: Elaboración propia

5.1.1 Boletos de descuento

Cantidad de boletos de descuento por tipo de vehículo y flota.

5.2 Importe total de boletos de descuento por hora

Costo total de los boletos de descuento por tipo de vehículo y flota.

Tarifa final (T)

Costo final del boleto por usuario



D. CUADRO DE CÁLCULO TARIFARIO Cuadro 4.

	SUBSISTEMA DE TRANSPOR DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO PA				
		WA BLANGAWINE	(0):(0)=1/4/1/4/19)=(GUNA DAN PANAKAN	
			TIPO DE	VEHICULO	
3 (1)	나 하는 것이 아마 아마 아마지는 이 생기에 있는 것이 하는 것이 하는 것이 하는 것이 없는 것이 없습니 없는 것이 없습니 없는 것이 없는 것이 없습니 없는 것이 없습니 없습니 없어 없습니 없습니 없습니 없습니 없습니 없습니 없습니 없습니 없습 되었다면 없습니 없어 없어 없어 없어 없어 없었다면 없어 없어 없어 없어 없어 없어 없어 없었다면 없어 없었다면 없어 없었다면 없어 없었다면 없어 없었다면 없어 없었다면 없었다면 없어 없었다면 없었다면 없었다면 없어 없었다면 없었다면 없어 없었다면 없었다면 없었다면 없어 없었다면 없었다면 없었다면 없어 없었다면 없었다	ชาเคเตการ รา	GIVIENTO CL	พระกับบนอร์ ร	Terrette
	COMPIGNIES (TES CIENCIDEIDO DE CAUCULO)	ดีพร	GNC	Diese.	সাহর
1000		SIN RAMPA	CON RAMPA	SIN RAMIRA	CON RA
10/19	ramena ya ka wa	1			
	Total de vehículos	1,656	184	2,580	
115	Capacidad del vehículo	92	77	75	
132	Horas trabajadas por dia por vehículo	15.50	15.50	15.50	
-	Horas trabajadas por año por vehículo	5,657.50	5,657.50	5,657.50	5,
	Velocidad de desplazamiento promedio Factor de transbordo por viaje	16.00	16.00	16.00	
	Promedio diario anual de viajes	2,301,232	0.59 2,301,232	0.59 2,301,232	2,3
-	Porcentaje del costo de transbordo considerando los descuentos entre transferencias de				2,3
100	algunos sistemas	93.9%	93.9%	93.9%	
1.2.4	Proporción de viajes por tipo de vehículo	929,522.56	86,441.11	1,180,572.73	104,
4177	Promedio de pasajeros por hora por vehículo (PPHV)	93,193	8,666	118,363	
2, 00	ostos Directos (CDHV)				
5,41	Combustible, flota completa (CCHV)	124,972.80	13,885.87	384,886.86	42,
215	Precio de combustible (\$/I)	8.49	8.49	19.58	42
2.1.61	Rendimiento de combustible (km/l)	- 1.8	1.8		***************************************
2.2	Aceite (CAHV)	2,527.11	280.79		
212201	Precio aceite (\$/I)	59.58	59.58		
7.7.7	Capacidad de carter (I) Horas entre cambio de aceite	24.00 937.00	24.00		
S tell longs	Liantas (CLHV)	19,259.51	937.00 2,139.9 5	937.00 30,005.75	3
F	Precio de una llanta incluyendo mantenimiento	4,811.00	4,811.00		3, 4,
5 E	Precio de llantas, flota completa	71,703,144.00	7,967,016.00		12,383,
232	Vida económica de llantas en horas	3,723.00	3,723.00	3,723.00	3,
		1			
F 60	istos indimegras (CIHV)				
500	Valor de adquisición de Material Rodante	4,636,800,000.00		4,722,690,000.00	599,699,
1000	Valor de adquisición por vehículo	2,800,000.00	3,066,350.00	1	2,096,
44	Arrendamiento Financiero por hora (CAFHV)	125,640.58	15,288.02	122,140.82	15,
301	Tasa de interés anual	14.00%	14.00%	14.00%	
2.74	Pago total de crédito	6,473,413,532.31	787,688,554.95 5		837,236,
100	Vida económica de la unidad (Años)	10	10	5 10	
500.70	Porcentaje de valor de rescate	10.00%	10.00%	15.00%	
2.2	Seguros (CSHV)	24,587.54	2,991.83	25,042.99	3,
354	Prima de seguros	3.00%	3.00%	3.00%	
3700	Mantenimiento (CMHV)	81,958.46	9,972.75	83,476.62	10,
3/1/21	Porcentaje de mantenimiento	10.00%	10.00%	10.00%	
- Cre	Stos Onerativos (GOHV)				
a in	Costo de personal por hora, flota completa (CPHV)	134,949.78	12,549.68	171,397.70	15,
-101/51	Nómina mensual	65,676,280.36	6,107,576.80		7,397,
70 S. A.	Factor de días promedio por mes	30.42	30.42	30.42	,,55,,
4100	Horas por jornada laboral	16.00	16.00	16.00	
4.72	Costo de prestaciones por hora (IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR) (PrHV)	40,484.93	3,764.90		4,
147.00	Porcentaje de prestaciones	30%	30%	30%	
(1) (E)	Gastos administrativos (GaHV)	30,909.71	3,434.41	48,156.43	5,
5.7	Costo del Sistema de prepago por hora Costo del Sistema de prepago por vehículo mensian	30,909.71 8,800.00	3,434.41 8,800.00	48,156.43 8,800.00	8,
Julius .	Gastos de infraestructura (GIV)	54,314.64	5,051.00		6,
NA SOCIETY	Porcentaje de costo de instalaciones (patios, mantenimiento, etc.)	3.0%	3.0%	3.0%	,
5.7	Porcentaje de costo de centro de control	3.0%	3.0%	3.0%	
2 / 1 2 / 1					
27.5		i .			
5 80	pletos de Descriento (BDHV)	0.30%	9 30%	0.309/	
3 E 6 5 1 5 1 1 1	Porcentaje de boleto de descuento (transvale - bienevales) Boletos de descuento	9.30% 8,868	9.30% 825	9.30% 11.263	

Fuente: Elaboración propia con base en la fórmula de cálculo tarifario de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMT 001/2013 y los paramétricos y variables de este dictamen



E. TARIFA RESULTANTE: Al aplicar el modelo de cálculo previsto por la Norma General de Carácter Técnico con las variables previstas para la modalidad, la tarifa para el Sistema Integrado de Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara es de \$9.52 pesos.

TARIFA TÉCNICA PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE PUERTO VALLARTA, JALISCO

A. ACTUALIZACIÓN DE COSTOS E INSUMOS

Se actualizan los conceptos de combustibles, aceite, llanta y vehículos. Ver cuadro 5 siguiente que contiene la actualización de los precios de los insumos básicos.

Cuadro No. 5

Actualización de precios de los insumos básicos

INCREMENTO DE LOS PRINCÍPALES SISTEMA INTEGRADO	a capture of the property of the capture of the cap		ULO
COMPONENTES	2017	2018	% INCREMENTO
Precio de combustible Gas Natural (\$/I)	\$ 8.00	\$ 8.49	6.13%
Vehículo segmento C1 sin rampa	\$3,366,774.69	\$ 2,800,000.00	-16.83%
Vehículo segmento C1 con rampa	\$3,593,891.44	\$ 3,066,350.00	-14.68%
Vehículo segmento B sin rampa	\$2,205,068.56	\$ 2,222,000.00	0.77%
Vehículo segmento B con rampa	\$2,432,185.31	\$ 2,488,350.00	2.31%
Precio aceite (\$/I)	\$ 59.35	\$ 59.58	0.39%
Precio de una llanta incluyendo mantenimento	\$ 3,450.00	\$ 4,811.00	39.45%

Fuente de información: Elaboración propia

B. FORMÚLA CÁLCULO TARIFARIO NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO SM/IMTJ/001/2013

Se aplica la misma fórmula del inciso B del AMG explicada anteriormente:

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

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 vehícular.

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



C. DESCRIPCIÓN DE PARÁMETROS Y VARIABLES

1. Parámetros

1.1 Total de vehículos

Para la operación de las rutas identificadas como troncales y complementarias del "Sistema Integrado de Transporte Público en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, Jalisco" se requerirán un total de 52 vehículos del Segmento "C1" y 275 vehículos del segmento "B1" descritos en la Norma General de Carácter Técnico que Especifica las Características que deben tener los Vehículos para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros Masivo y Colectivo en su Modalidad de Urbano, Conurbado o Metropolitano y Suburbano para el Estado de Jalisco, con los tipos, características generales y cantidades base que a continuación se especifican:

Rutas Troncales

- a. 54 vehículos tipo segmento C1 sin rampa (combustible GNC)
- b. 6 vehículos tipo segmento C1 con rampa (combustible GNC)

ansone Rutas Alimentadoras y Complementarias

- c. 245 vehículos segmento B1 sin rampa (combustible GNC)
- d. 27 vehículos tipo segmento B1 con rampa (combustible GNC)

1.2 Capacidad del vehículo

Vehículos Segmento "C1"

 Capacidad Nominal de 92 pasajeros sin rampa y con rampa 77 pasajeros máxima

Vehículos Segmento "B1"

Capacidad Nominal de 75 pasajeros y con rampa 60 pasajeros máxima.

1.3 Horas trabajadas por día por vehículo

De conformidad con los estudios realizados por el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ), el tiempo de trabajo promedio de las unidades de transporte público colectivo es de 15.5 horas.



1.4 Horas trabajadas por año por vehículo

Con base en los parámetros de horas trabajadas por día, las horas trabajadas promedio al año son *5,657.50 horas*

1.5 Velocidad de desplazamiento promedio

De conformidad a los estudios realizados por este Instituto la velocidad promedio de operación es de 16 km/hr.

1.6 Factor de Transbordo por viaje

Resultado de la modelación de los viajes del Sistema Integrado de Transporte Público da lugar a un factor promedio de transbordo de 0.40 para la ciudad de Puerto Vallarta.

1.7 Promedio diario anual de viajes

Para el caso del Sistema Integrado de Transporte de Puerto Vallarta, se determinó un promedio diario anual de **258,187** boletos derivado de la información proporcionada por los transportistas.

1.8 Costo de transbordo como porcentaje de la tarifa, considerando los descuentos para transferencias en el sistema integrado de transporte público.

Es el promedio ponderado respecto a los viajes con el costo de transferencia completo y los costos de transferencia entre las rutas troncales, alimentadoras y complementarias, el factor es del 0% para la Ciudad de Puerto Vallarta.

1.9 Proporción de viajes por tipo de vehículo

Es la cantidad de viajes que se producirán por cada tipo de vehículo en función de sus características y funcionalidad en el sistema integrado.

1.10 Proporción de pasajeros por hora por tipo de vehículo (PPHV)

Es la cantidad de pasajeros promedio por hora por tipo de vehículo en el Sistema integrado considerando el tipo de vehículo utilizado.



2. Costos Directos (CDHV)

2.1 Combustible, flota completa (CCHV)

Cálculo del costo del combustible por tipo de vehículo de la flota completa, considerando el precio del combustible, el rendimiento promedio de consumo y la velocidad de operación promedio del vehículo.

2.1.1 Precio de combustible (\$/m3)

Para el caso del Gas Natural Comprimido (GNC) el valor de comercialización de la Planta Distribuidora de Gas Natural "El Salto" a la fecha es de \$8.49 pesos por litro a la fecha del presente dictamen preliminar.

2.1.2 Rendimiento de combustible (Km/l)

Para el caso de los vehículos con motores impulsados por Gas Natural Comprimido (GNC) se estima un *rendimiento de 1.8 Km/lt.*

2.2Aceite (CAHV)

Costo del consumo del aceite por vehículo por tipo por flota.

2.2.1 Precio aceite (\$/I)

Cotización del precio por litro obtenido de la compra en tambores con capacidad de 208 litros, que resulta ser de \$59.58 pesos por litro.

2.2.2 Capacidad de cárter (I)

Capacidad del cárter de los vehículos utilizados 24 litros.

2.2.3 Horas entre cambios de aceite

Para el modelo se estima un cambio cada 937 horas de servicio.



2.3 Llantas (CLHV)

2.3.1 Precio de una llanta incluyendo mantenimiento

El tipo de llanta utilizado es 11R/22.5 y su costo de una llanta promedio es de **\$4,811.00 pesos por unidad**.

2.3.2 Precio de llantas, flota completa

Costo calculado de las llantas por la cantidad de vehículos.

2.3.3 Vida económica de llantas en horas

El periodo de vida útil de un juego completo es de 3,723 horas. Considerando las 5,657 horas de sel vicio al año de una unidad, se cotiza juego y medio de llantas por vehículo

3. Costos Indirectos (CIHV)

3.1 Valor de adquisición de material rodante

Costo total de los vehículos por tipo sin rampa o con rampa.

3.1.1 Valor de adquisición por vehículo

Costo individual de los vehiculos por tipo sin rampa o con rampa de acuerdo con su cotización con proveedores nacionales.

3.2 Arrendamiento Financiero por hora (CAFHV)

Cálculo del pago de la adquisición del vehículo por hora, este se calcula por tipo de vehículo.

3.2.1 Tasa de interés anual

La tasa establecida por la empresa proveedora del vehículo en las cotizaciones la cual es del 14% anual.

3.2.2 Pago total del crédito

La suma de los pagos realizados al término del plazo de crédito.



3.2.3 Plazo del crédito

El plazo que se otorga para el pago del crédito conforme a las cotizaciones obtenidas para los vehículos tipo es del orden de 5 años.

3.2.4 Vida económica de la unidad (años)

El tiempo de vida de las unidades de conformidad a lo establecido en la Norma General de Carácter Técnico que Específica las Características que deben tener los Vehículos para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros Masivo y Colectivo en su Modalidad de Urbano, Conurbado o Metropolitano, Suburbano y Características Especiales para el Estado de Jalisco es de 10 años.

3.2.5 Porcentaje de valor de rescate

El factor que se considera como valor de rescate del vehículo al cumplir su vida útil es del 10% para vehículos impulsado a GNC.

3.3 Seguros (CSHV)

Cálculo del pago del seguro por tipo de vehículo por flota, considerando el factor prima de seguros.

3.3.1 Porcentaje Prima seguros

El porcentaje estimado para el cálculo de la póliza exigida en el artículo 158 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco para los vehículos afectos al servicio público de transporte es del 3% del costo total de la unidad, conforme a la información obtenidos en las compañías aseguradoras

3.4 Mantenimiento (CMHV)

Cálculo del costo del mantenimiento por tipo de vehículo por flota, considerando el porcentaje de mantenimiento anual.

3.4.1 Factor de mantenimiento

Con base en la información de los proveedores y explicación de los transportistas el costo del mantenimiento de vehículos nuevos se estima del 10% del costo total de la unidad.



4. Gastos Operativos (GOHV)

4.1 Costo de personal por hora, flota completa (CPHV)

Estimación de la plantilla de personal requerida para operar el servicio de transporte público bajo el modelo empresarial, considerando las áreas administrativas, operativas y de mantenimiento.

4.1.1 Nómina mensual

Estimación del costo de la nómina mensual sin impuestos.

4.1.2 Factor de días promedio por mes

Con base en asesorías contables el factor comúnmente utilizado es de 30.42 días.

4.1.3 Horas por jornada laboral

16 horas por jornada laboral considerando dos turnos.

4.2 Costo de prestaciones por hora (IMSS, INFONAVIT, 2% Nóminas, SAR) (PrHV)

4.2.1 Porcentaje de prestaciones

Con base en asesorías contables y fiscales el porcentaje utilizado es de 30%.

4.3 Gastos administrativos (GaHV)

Cálculo de los gastos para la operación de un sistema de prepago, considerando el pago por vehículo y cantidad de vehículos.

4.3.1 Costo del sistema interoperable de recaudo (SIR) por vehículo mensual

El pago por vehículo que eroga el concesionario por el sistema de prepago, para el caso del Área Metropolitana de Guadalajara este es *del orden de los* \$10,500.00 pesos por vehículo.



4.3.2 Costo del sistema interoperable de recaudo (SIR) por hora

Es el costo total del Sistema Interoperable de Recaudo considerando e costo mensual por unidad multiplicado por el total de unidades entre la cantidad de horas de servicio.

4.4 Gastos de Infraestructura (GIV)

Gastos que consideran la operación de las instalaciones necesarias para el Sistema Integrado de Transporte Público.

4.4.1 Porcentaje de costo de Instalaciones (patios de resguardo y mantenimiento)

El porcentaje utilizado es el 3 % de los ingresos, resultado de los análisis de costos de la infraestructura.

4.4.2 Porcentaje de costo del centro de control

El porcentaje utilizado es el 3 % de los ingresos, resultado de los análisis de costo de los centros de control existentes.

5. Boletos de Descuento (BDHV)

5.1 Factor de boletos de descuento (blenevales)

Este factor es producto del cálculo resultante de la cantidad de Bienevales entregados en calendario A y B al año, **lo que resulta ser del orden de 4.43%.**

5.1.1 Boletos de descuento

Cantidad de boletos de descuento por tipo de vehículo y flota.

5.2 Importe total de boletos de descuento por hora

Costo total de los boletos de descuento por tipo de vehículo y flota.

Tarifa final (T): Costo final del boleto por usuario



40

D. CUADRO DEL CÁLCULO TARIFARIO Cuadro 6. BASE DE DATOS PARA LA OBTENCIÓN DE LA SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO AA INTEGRADO PARA LA ZONA METROPOLITANA DE PUER CONTRACTOR BELIABLE OF THE WAY Total de vehículos 245 Capacidad del vehículo ist Horas trabajadas por día por vehíce 15 50 Horas trabajadas por año por vehículo 5.657.50 Velocidad de desplazamiento promedio 16.00 16.00 16.00 16.00 Factor de transbordo por viaje 0.40 298,187 258.187 258,187 Promedio diario anual de viajes Costo del transbordo como porcentaje de la tarifa considerando los descuentos para tranferencias en el sistema integrado de transporte público 0.00% 0.00% 0.00% 0.00% Proporción de viajes por tipo de vehículo 186,595 12,038.39 50.449 4.697 3,254.79 302.68 Promedio de pasajeros por hora por vehículo (PPHV) 1.061.34 Costos Directos (CDHV) Combustible, flota completa (CCHV) 4,075.20 452.80 18,489.33 2,037.60 8.49 Precio de combustible (\$/I) 8.49 1.80 8.49 1.80 8.49 Rendimiento de combustible (km/l) 1.80 Aceite (CAHV) 82.41 9.16 373.89 41.20 59.58 59.58 24.00 Precio aceite (\$/1) 59.58 24.00 Capacidad de carter (I) 24.00 Horas entre cambio de aceite 937.00 937.00 937.00 937.00 Llantas (CLHV) 628.03 69.78 2,849.38 314.01 Precio de una llanta incluyendo mantenimento 4,811.00 10,608,255.00 3,723.00 4,811.00 1,169,073.00 4.811.00 4.811.00 Precio de llantas, flota completa Vida economica de llantas en horas 259,794.00 3,723.00 2,338,146.00 3,723.00 3,723.00 151,200,000.00 18,398,100.00 544,390,000.00 Valor de adquisición de Material Rodante 67,185,450.00 Valor de adquisición por vehículo 2,800,000.00 3,066,350.00 2,222,000.0 Arrendamiento Financiero por hora (CAFHV) 4,096.98 498.52 14,751.03 1,820.48 Tasa de interés anual 14.00% 14.00% 14.00 211,089,571.71 25,685,496.36 760,020,184.7 93.797.274.24 Plazo de crédito (Años) Vida económica de la unidad (Años) 10 Porcentaje de valor de rescate 10.000 10.00 10.009 Seguros (CSHV) 801.77 97.56 2,886.73 356.26 Porcentaje Prima de seguros 3.00% 3.00% Mantenimiento (CMHV) 2,672.56 325.20 9,622.45 1,187.55 Porcentaje de mantenimiento 10.00% 10.00% 10.000 10.00% Costo de personal por hora, flota completa (CPHV) 4.185.87 389.27 15.482.17 1,364.96 2,037,147.17 189,444.85 534,738.18 664,287.1 Factor de dias promedio por mes 30.42 30 4 30.47 16.00 Horas por jornada laboral 16.00 16.00 Costo de prestaciones por hora (IMSS, INFONAVIT, 2% Nominas, SAR) (PrHV) 1,255.76 116.78 4,644.65 409.49 Porcentaje de prestaciones 30% 30% 30% Gastos administrativos (GaHV) 1,202.64 133.63 5.456.41 601 32 10,500.00 10,500.00 Costo del sistema interoperable de recaudo (SIR) por vehículo 10,500.00 Costo del sistema interoperable de recaudo (SIR) por hora 1,202.64 133.63 5,456.4 601.32 Gastos de infraestructura (GIV) 1.987.42 184.82 7,350.80 648.07 Porcentaje de costo de instalaciones (patios, mantenimiento, etc.) 3.0% 3.0% 3.0% 3.0% Porcentaje de costo de centro de control Porcentaje de boleto de descuento (Bienevales y Transvales) 4.43% 4.43% 4.43% 4.43% Boletos de descuento 144 13 533 Boletos de descuento Importe total de boletos de descuento por hora 47 734.74 68.33 2,717.55 239.59

Fuente: Elaboración propia con base en la formula de cálculo tarifario de la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/001/2013 y los paramétricos y variables de este dictamen



E. TARIFA RESULTANTE: Al aplicar el modelo de calculo previsto por la Norma General de Carácter Técnico con las variables previstas para la modalidad, la tarifa para el Sistema Integrado de Transporte Público en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta es de \$10.19 pesos.

ATENTAMENTE. "2018, CENTENARIO DE LA CREAÇIÓN DEL MUNICIPIO DE PUERTO VALLARTA Y DEL XXX ANIVERSARIO DEL NUEVO HOSPITAL CIVIL

DR. MARIO CÓRDOVA ESPAÑA Director General del Institute de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

- c. c. p. Archivo.
- c. c. p. Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda A.C. Yessica Hernández Muñoz. para su conocimiento.
- c. c. p. Confederación de Trabajadores de México Lic. Juan Huerta Pérez. para su conocimiento.
- c. c. p. Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco Ing. Enrique Dueñas Rodríguez. para su conocimiento. c. c. p. Contraloría del Estado de Jalisco Lic. María Teresa Brito Serrano. para su conocimiento.
- c. c. p. Instituto de Transparencia, Información Publica y Protección de Datos Personales del Estado de Jalisco Mtra. Cynthia Patricia Cantero Pacheco. – para su conocimiento.
- c. c. p. Observatorio Ciudadano de Movilidad Transporte Público de Jalisco Ana Belén Vázquez Vázquez. para su conocimiento.
- c. c. p. Representante de usuarios del transporte público Ing. Arturo García Gómez. para su conocimiento.
- c. c. p. Representante entre los concesionaçãos, permisionarios o subrogatarios Lic. Guillermo Ascencio Hermosillo. - para su conocimiento.
- c. c. p. Sindicato de Trabajadores en el Autor ansporte del Estado de Jalisco Lic. José Alberto Cortés García. para su conocimiento.
- c. c. p. Sistema de Tren Eléctrico Urbano 🗱. Rodolfo Guadalajara Gutiérrez. para su conocimiento.
- c. c. p. Universidad Enríque Díaz de León 🚉 Héctor Manuel Robles Ibarría para su conocimiento.



-------HAGO CONSTAR Y CERTIFICO-------------

Atentamente Zapopan, Jalisco, a 05 de Octubre de 2018.

DOCTOR MARIO CÓRDOVA ESPAÑA
DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD
Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO Y
PRESIDENTE DEL COMITÉ TECNICO DE VALIDACION



REQUISITOS PARA PUBLICAR EN EL PERIÓDICO OFICIAL

Los días de publicación son martes, jueves y sábado

Para convocatorias, estados financieros, balances y avisos

- 1. Que sean originales
- 2. Que estén legibles
- 3. Copia del RFC de la empresa
- 4. Firmados (con nombre y rúbrica)
- 5. Pago con cheque a nombre de la Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas, que esté certificado

Para edictos

- 1. Que sean originales
- 2. Que el sello y el edicto estén legibles
- 3. Que estén sellados (que el sello no invada las letras del contenido del edicto)
- 4. Firmados (con nombre y rúbrica)

Para los dos casos

- Que no estén escritos por la parte de atrás con ningún tipo de tinta ni lápiz.
- Que la letra sea tamaño normal.
- Que los Balances o Estados Financieros, si son varios, vengan uno en cada hoja.
- La información de preferencia deberá venir en cd o usb, en el programa Word u otro formato editable.

Por falta de alguno de los requisitos antes mencionados, no se aceptará ningún documento para su publicación.

PARA VENTA Y PUBLICACIÓN

Venta

1. Número del día	\$24.00
2. Número atrasado	\$34.00
3. Edición especial	\$58.00

Publicaciones

1.	Publicación de edictos y avisos notariales por cada palabra	\$6.00
2.	Balances, Estados Financieros y demás publicaciones especiales, por cada página	\$1,254.00
3.	Mínima fracción de 1/4 de página en letra normal	\$321.00

Suscripción

1. Por suscripción anual \$1,248.00

Tarifas válidas desde el día 1 de enero al 31 de diciembre de 2018 Estas tarifas varían de acuerdo a la Ley de Ingresos del Estado.

Atentamente Dirección de Publicaciones

Av. Prolongación Alcalde 1351, edificio C, primer piso, CP 44270, Tel. 3819 2720, Fax 3819 2722. Guadalajara, Jalisco

Punto de Venta y Contratación

Av. Prolongación Alcalde 1855, planta baja, Edificio Archivos Generales, esquina Chihuahua Teléfono 3819 2300, Extensiones 47306 y 47307. Librería 3819 2476

periodicooficial.jalisco.gob.mx

Quejas y sugerencias: publicaciones@jalisco.gob.mx



SUMARIO

JUEVES 25 DE OCTUBRE DE 2018 NÚMERO 7. SECCIÓN II TOMO CCCXCIII

ACTA generada en la Sexta Sesión del Comité Técnico de Validación celebrada el día 7 de agosto del año en curso, así como el dictamen final para la aprobación de las Tarifas Técnicas del Servicio Público de Transporte de Pasajeros Colectivo para las Rutas-empresa del Área Metropolitana de Guadalajara y del Sistema Integrado de la Ciudad de Puerto Vallarta. **Pág. 3**

DICTAMEN final para la aprobación de las Tarifas Técnicas del Servicio Público de Transporte de Pasajeros Colectivo para las Rutas-empresa del Área Metropolitana de Guadalajara y del Sistema Integrado de la Ciudad de Puerto Vallarta. **Pág. 21**

