



# Jalisco

GOBIERNO DEL ESTADO  
PODER EJECUTIVO

SECRETARÍA GENERAL  
DE GOBIERNO

DIRECCIÓN DE PUBLICACIONES

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL  
DEL ESTADO DE JALISCO  
**JESÚS PABLO LEMUS NAVARRO**

SECRETARIO GENERAL DE  
GOBIERNO  
**SALVADOR ZAMORA ZAMORA**

OFICIAL MAYOR DE LA SECRETARÍA  
GENERAL DE GOBIERNO  
**HÉCTOR GUILLERMO HERNÁNDEZ AGUAYO**

DIRECTOR DE PUBLICACIONES Y  
PERIÓDICO OFICIAL  
**JANIO SOTELO GONZÁLEZ**

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](http://periodicooficial.jalisco.gob.mx)



# EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL



**VIERNES 20 DE DICIEMBRE  
DE 2024**

**GUADALAJARA, JALISCO  
TOMO CDXII**

**20**

TER  
EDICIÓN  
ESPECIAL



# EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL

GOBERNADOR CONSTITUCIONAL  
DEL ESTADO DE JALISCO  
**JESÚS PABLO LEMUS NAVARRO**

SECRETARIO GENERAL DE  
GOBIERNO  
**SALVADOR ZAMORA ZAMORA**

OFICIAL MAYOR DE LA SECRETARÍA  
GENERAL DE GOBIERNO  
**HÉCTOR GUILLERMO HERNÁNDEZ AGUAYO**

DIRECTOR DE PUBLICACIONES Y  
PERIÓDICO OFICIAL  
**JANIO SOTELO GONZÁLEZ**

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](http://periodicooficial.jalisco.gob.mx)



# Jalisco

GOBIERNO DEL ESTADO



**Al margen un sello que dice: Estados Unidos Mexicanos. Gobierno del Estado de Jalisco. Secretaría General de Gobierno.**

DIELAG ACU 071/2024  
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS  
Y ACUERDOS GUBERNAMENTALES

**ACUERDO DEL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE JALISCO, MEDIANTE EL CUAL SE EXPIDE LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SU MODO DE TRANSPORTE DE PERSONAS PASAJERAS EN SU CLASIFICACIÓN DE MASIVO Y COLECTIVO**

**GUADALAJARA, JALISCO, A 19 DE DICIEMBRE DE 2024**

Con fundamento a lo establecido en los artículos 36, 46, 50 fracciones XX de la Constitución Política del Estado de Jalisco en los artículos 1°, 2°, 3° numeral 1, fracción I, 4° numeral 1 fracciones IV y VIII, 5°, 11 numeral 1, numeral 2 fracción IV, 12, 13, 14, 15 numeral 1 fracciones I, II, III y XVIII, 16 numeral 1 fracción XIX, 35 numeral 1 fracción XIII, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco; artículo 1°, 2° numeral 1 fracción III, IV, 3° numeral 1 fracción III, 4° numeral 1 fracción I, 6° numeral 1 fracciones VI y VII, 8° numeral 1 fracción III, 44 numeral 1 fracción III, IV, 56 numeral 1 fracción III, XXIX, 69 numeral 1 fracción I inciso b), 70 numeral 1, 75, 242 numeral 1 fracción I de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco; en los artículos 5 numeral 1 fracción I del Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco

#### CONSIDERANDOS

- I. Que el artículo 36 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, establece que el ejercicio del Poder Ejecutivo es depositado en un ciudadano a quien se le denomina Gobernador del Estado y, asimismo, en su artículo 50 fracción XX determina, entre otras de sus facultades, que le corresponde a éste expedir acuerdos de carácter administrativo para la eficaz prestación de los servicios públicos.
- II. Que la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco prescribe en sus artículos 1° y 4° que dicho ordenamiento tiene por objeto regular el ejercicio de las facultades y atribuciones para el cumplimiento de las obligaciones que competen al Poder Ejecutivo; establece las bases para la organización, funcionamiento y control de la Administración Pública del Estado de Jalisco, de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución del Estado de Jalisco, dicha Ley Orgánica y las demás disposiciones jurídicas vigentes en el Estado; así como que el Gobernador del Estado tiene entre sus atribuciones la de expedir los reglamentos internos y demás disposiciones que tiendan a regular el funcionamiento de las dependencias y entidades.
- III. Que con fecha 15 de octubre del 2016, se publicó el Acuerdo DIGELAG ACU 49/2016 en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", la Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco.
- IV. Mediante acuerdo DIELAG ACU 21/2019, se creó la Nueva Política Integral para el Reordenamiento, Restructuración e Implementación del Sistema de Transporte Público Mi Transporte", publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el 26 de febrero del 2019, el cual contiene 03 tres etapas para su implementación y desarrollo, a saber:  
  
Etapa 1 "Recuperar la rectoría y el orden del Transporte". Su objetivo principal será la regularización y consolidación jurídica de los transportistas, implementar el sistema de pago electrónico para la supervisión y monitoreo del servicio de transporte en la totalidad de las unidades de la red del transporte público de pasajeros en el Área Metropolitana de Guadalajara y restablecer el control central de la operación por parte de la Secretaría del Transporte.

Etapa 2 "Generar mecanismos sustentables para la renovación de flota". Esta etapa tendrá como principales objetivos, la elaboración de un nuevo modelo financiero completo y por ruta, un seguimiento tarifario diario, así como la generación de mecanismos financieros para consolidar la renovación constante y continua de la flota, todo proceso se realizará de la mano de los concesionarios en busca de recursos locales e internacionales

Etapa 3. "Establecer un modelo sostenible de transporte replicable". Con el objetivo de que el modelo diseñado se fortalezca de manera institucional y financiera, se procurará que el modelo sea perdurable y replicable, dejando desde Jalisco un modelo de País.

- V. Que con fecha 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la reforma al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos mediante la cual se reconoció el derecho humano consistente en que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- VI. Que el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuya vigencia inició al día siguiente de su publicación. La cual, en su artículo segundo transitorio, otorgó al Congreso de la Unión y a las legislaturas de las entidades federativas, un plazo no mayor a 180 días hábiles, contado a partir de la entrada en vigor de dicha ley, para que aprobaran las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en ésta.
- VII. El 19 de octubre de 2022, se publicó en el periódico oficial "El Estado de Jalisco", la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, Cuya vigencia inició el día siguiente de su publicación. Y en su artículo cuarto transitorio otorgó un plazo de hasta 180 días hábiles posteriores a la emisión del Reglamento de dicha ley, para la emisión de las normas técnicas necesarias, para su debida implementación y cumplimiento.
- VIII. El 04 de agosto del 2023, se publicó en el periódico oficial "El Estado de Jalisco", el Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. En su artículo 5 faculta al ejecutivo para expedir la presente **Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público en su modo de Transporte de Personas Pasajeras en su clasificación de Masivo y Colectivo.**
- IX. Que acorde a lo establecido en el artículo 69 numeral 1 fracción I inciso b) de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, así como el artículo 5º del Reglamento de esta Ley, es atribución del Ejecutivo del Estado expedir las Normas Generales de Carácter Técnico
- X. Atendiendo a la importancia de proveer en la esfera administrativa las directrices necesarias para la inclusión y desarrollo integral de las personas con discapacidad, y en ejercicio de la atribución establecida en los numerales 7 y 8 de la Ley para la Inclusión y Desarrollo Integral de las personas con Discapacidad del Estado de Jalisco, mediante acuerdo DIELAG ACU/029/2020 se expidió el Programa Estatal para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con discapacidad, publicado el 23 de mayo de 2020, que contiene las políticas públicas, medidas de nivelación, de inclusión y acciones afirmativas necesarias para alcanzar el objeto de la Ley, por las dependencias y organismos del Poder Ejecutivo y los municipios.
- XI. En este tenor, resulta necesario expedir una nueva Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco, con el objeto de medir y dar un puntual seguimiento a las áreas de mejora en el sistema de transporte en beneficio de los usuarios.

En mérito de lo anterior tengo a bien emitir el siguiente:

**ACUERDO:**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se expide la Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

**NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SU MODO DE TRANSPORTE DE PERSONAS PASAJERAS EN SU CLASIFICACIÓN DE MASIVO Y COLECTIVO**

**ARTÍCULO 1. GENERALIDADES**

En el Eje de Desarrollo Sostenible del Territorio del Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018 - 2024, Visión 2030, se encuentra contenida la política pública en materia de transporte, la cual plantea la regularización y registro de las concesiones; el rediseño de los derroteros; la homologación del sistema de recaudo; la operación de mecanismos de supervisión y monitoreo; el desarrollo de un modelo financiero que permita la renovación de flotas a tecnologías limpias; y la migración a un esquema empresarial por rutas.

En el afán de otorgar a la sociedad y a las personas usuarias del transporte público un servicio seguro, eficiente y de calidad, se han venido desarrollando una serie de acciones tendientes a mejorar el transporte en el Estado de Jalisco.

Al cierre del 2024 se cuenta con la emisión y operación de 155 empresas con 225 concesiones que avalan los 465 derroteros en circulación, mismos que operan bajo el concepto de ruta empresa contando con esquemas operativos, administrativos e institucionales que mejoran la calidad del servicio. De igual forma, se cuenta con la operación de un sistema integrado de recaudo que se encuentra contenido dentro de la NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO QUE ESPECIFICA LAS CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO, ASÍ COMO OTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE SE ADHIERAN, EN ÁREAS METROPOLITANAS Y CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE JALISCO, que sustente su operación.

Este nivel de operación amerita generar un estándar de seguimiento a la calidad del servicio, el cual pueda ser monitoreado de manera regular con el objetivo de generar las estrategias idóneas para ejecutar políticas públicas y planes integrales de mejoramiento continuo; para ello, se crea la presente normatividad con el objeto de establecer los estándares de los componentes del sistema de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo, respecto a la calidad del servicio, así como establecer los indicadores que permitirán su evaluación, los cuales se contendrán bajo las categorías ejemplificadas en el siguiente diagrama:

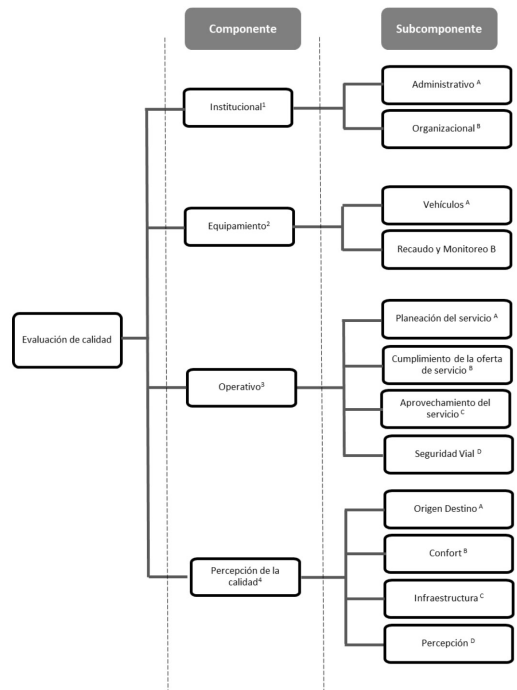


Ilustración 1. Esquema de evaluación del servicio de transporte público colectivo y masivo

Bajo el esquema planteado en la anterior ilustración se desarrolla la presente norma, cuyos elementos y categorías se desarrollarán en los siguientes artículos.

#### ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La presente Norma tiene aplicación en el Estado de Jalisco, siendo sujetos obligados las personas jurídicas que reciban las concesiones al amparo del procedimiento establecido en la Ley y sus reglamentos para la prestación del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo en el Área Metropolitana de Guadalajara y en aquellas Áreas Metropolitanas decretadas por el Congreso del Estado o poblaciones de más de cincuenta mil habitantes.

Son autoridades responsables de la aplicación y observancia de la presente Norma en el ámbito de sus respectivas competencias:

- I. La Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco;
- II. El Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara;

### **ARTÍCULO 3. GLOSARIO TÉCNICO**

- I. CALIDAD DE SERVICIO:** Es el conjunto de propiedades para identificar la satisfacción en el servicio que involucra a usuarios, autoridades, concesionarios, organismos públicos descentralizados, conductores y demás personal vinculado al servicio para ofrecer altos estándares de calidad, confort, seguridad, dignidad, convivencia, sustentabilidad ambiental del transporte público en las distintas modalidades que son reconocidas en la Ley y sus reglamentos.
- II. CENTRO DE CONTROL OPERATIVO Y MONITOREO:** Lugar acondicionado que integra los equipos, software, datos y personal, para la localización, el seguimiento y coordinación de la gestión de servicio de transporte público.
- III. PERSONA CONDUCTORA:** Toda persona en el acto de manejar o conducir un vehículo de transporte de pasajeros, y que está capacitado para brindar un servicio de calidad.
- IV. CONFORT:** Elementos del servicio público de transporte incluidos para conseguir desplazamientos apropiados afines, tales como funcionalidad, asientos y espacio para los pasajeros, conducción, condiciones ambientales y ergonomía.
- V. DERROTERO.** La descripción de un recorrido de origen y destino autorizado para la prestación de servicio público de transporte colectivo y masivo.
- VI. INDICADOR DE CALIDAD DE SERVICIO:** Es un dato cuantitativo y cualitativo que permite evaluar la calidad del servicio.
- VII. INTERVALO DE DESPACHO:** Es el periodo de tiempo adicional determinado por las personas despachadoras, que deberá de esperar un vehículo en la terminal o el retorno de una ruta para volver a iniciar con la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.
- VIII. INTERIOR DEL ESTADO:** Todo Municipio del Estado de Jalisco a excepción del Área Metropolitana y ciudades mayores de 50,000 habitantes.
- IX. ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO:** Entidad pública que tiene como finalidad realizar actividades para garantizar la movilidad y el transporte de los habitantes del Estado de Jalisco, misma que tiene personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en sus decisiones.
- X. PLATAFORMA TECNOLÓGICA:** Equipamiento informático integrado por hardware, software, firmware, medios de comunicación y conectividad y medios de almacenamiento masivo entre otros, destinado al procesamiento, almacenamiento, transporte, respaldo, aseguramiento y presentación de la información relacionada con la operación y administración de los subsistemas de recaudo, control de flota e información y servicio al usuario.
- XI. PROGRAMA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO:** Es el instrumento que define y regula las condiciones y características de los servicios de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo que las persona prestadora del servicio de transporte público y organismo público descentralizado debe prestar en el marco de la concesión, basado en los criterios de la demanda de usuarios en distintos periodos del día, para que se preste de manera eficiente y suficiente en concordancia con los estándares de calidad.

XII. **REGISTRO ESTATAL:** El Registro Estatal de Movilidad y Transporte.

XIII. **REVISTA MECÁNICA:** Es la inspección física de los vehículos, equipamiento auxiliar o infraestructura de los servicios de transporte público, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

XIV. **RUTA:** Trayecto con origen y destino que podrá ser troncal, alimentadora, integrada a un corredor o formar parte de una cuenca de servicio, con derrotero e itinerario.

XV. **SECRETARÍA:** La Secretaría de Transporte.

XVI. **SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COLECTIVO:** El servicio de transporte público de pasajeros denominado colectivo por la Ley, prestado en virtud de un título de concesión otorgado por el Ejecutivo del Estado, y efectuado con vehículos que cuando menos puedan transportar a nueve pasajeros sentados.

XVII. **SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS MASIVO:** El servicio público de pasajeros prestado en virtud de un título de concesión otorgado por el Ejecutivo del Estado, cuyas rutas en horas pico o punta transportan una gran cantidad de pasajeros hora sentido con rapidez, eficiencia y seguridad.

XVIII. **SISTEMA INTEROPERABLE DE RECAUDO:** Para efectos de esta Norma, se entenderá como el sistema de cobro electrónico o híbrido, que permite el recaudo de los ingresos y su distribución con compatibilidad intermodal.

#### **ARTÍCULO 4. COMPONENTE INSTITUCIONAL**

El Componente Institucional (1) se encuentra constituido por dos subcomponentes que se dividen en: Administrativo (A) y Organización (B). En cuanto a su administración, los concesionarios u organismos públicos descentralizados ejercerán la administración de su actividad bajo su responsabilidad y con autonomía, teniendo en consideración que su desempeño administrativo y financiero afecta la prestación de un servicio público.

La estructuración de los subcomponentes institucionales se desarrolla en los siguientes apartados.

##### *APARTADO A. Subcomponente administrativo*

En este subcomponente se establecen los lineamientos mínimos a cumplir por parte de las personas prestadoras del servicio de transporte público respecto al registro, captura y actualización de la documentación que acredita su figura jurídica, la de sus concesiones y de sus vehículos. Para ello, se considerará como información oficial aquella que sea proporcionada por la Secretaría de Transporte a través de sus Direcciones Generales y que se encuentre debidamente capturada y reportada en los medios establecidos por la Secretaría.

A continuación, se presentan los indicadores que deberán de ser medidos, así como la metodología de cálculo, fuente de información, tamaño de muestra y zonificación, así como información necesaria para la presentación de cada indicador.



Indicador	Fórmula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Registro de empresas	$(\text{Número de empresas registradas} / \text{Número de empresas operativas}) * 100$	Porcentaje	Proporción porcentual de empresas que se encuentran debidamente registradas ante la Secretaría, y que a su vez se encuentran en operación.	Empresas Registradas. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.  Empresas operativas. Base de datos de la Dirección del Sistema Integrado de Recaudos, validado por el registro de módulos SAMS y pagos realizados por medio del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudos.	Para la medición del indicador se deberá de considerar que, para la inscripción de una empresa ante el Registro Estatal de Movilidad y Transporte, esta contará con un periodo de tiempo para entrar en operación, solicitar la emisión de módulos SAMS y presentar su solicitud de incorporación al Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudos.	Totalidad de las empresas	AMG, Interior del Estado
Registro de concesiones	$(\text{Número de concesiones registradas} / \text{Número de concesiones emitidas}) * 100$	Porcentaje	Proporción porcentual de concesiones que se encuentran debidamente registradas ante la Secretaría, y que a su vez se encuentran en operación.	Concesiones Registradas. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.  Concesiones operativas. Base de datos de la Dirección del Sistema Integrado de Recaudos, validado por el registro de módulos SAMS y pagos realizados por medio del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudos.	Para la medición del indicador se deberá de considerar que, para la inscripción de una concesión ante el Registro Estatal de Movilidad y Transporte, la empresa contará con un periodo de tiempo para su entrada en operación, solicitar la emisión de módulos SAMS y presentar su solicitud de incorporación al Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudos.	Totalidad de las concesiones	AMG, Interior del Estado
Registro de unidades	$(\text{Número de unidades registradas} / \text{Número de unidades operativas}) * 100$	Porcentaje	Proporción porcentual de unidades que se encuentran debidamente registradas ante la Secretaría, y que a su vez se encuentran en operación. Su	Unidades Registradas. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.  Unidades operativas. (a) Base de datos de la Dirección del Sistema Integrado de Recaudos, validado por el registro de módulos SAMS y pagos	Para la medición del indicador se deberá de considerar que, para la inscripción de una unidad ante el Registro Estatal de Movilidad y Transporte, la empresa contará con un periodo de tiempo para su entrada en operación, solicitar la emisión de módulos SAMS y la realización de la Revista Mecánica.	Totalidad de las unidades	AMG, Interior del Estado

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Seguros o mutualistas	(Número de contratos/ Número de empresas registradas) *100	Porcentaje	entrada en operación es validada por medio del sistema de recaudo (registro de módulos SAMS) y por su presentación ante la Revista Mecánica.	realizados por medio del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo. (b) Base de datos de la revista Mecánica. Ambas Bases de Datos deberán de ser contrastadas para utilizar el valor que más se asemeje a la realidad operativa, esto debido a los diferentes procesos de actualización de registros y de módulos SAMS			
			Proporción porcentual de empresas que cuentan con seguro o mutualidad tomando en consideración el total de empresas en el Registro Estatal de Movilidad y Transporte	Contratos de seguro o mutualidad. Base de datos alojada en la herramienta informativa designada por la Secretaría que será alimentada por las empresas de transporte Base de datos.  Empresas Registradas. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.	El indicador deberá de ser medido de manera bimestral. La Base de Datos deberá de contar de manera mínima más no limitativa el nombre de la empresa de transporte, empresa aseguradora o mutualidad, fecha de vigencia y número o folio de contrato.	Total de empresas	AMG, Interior del Estado



Indicador	Fórmula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Mujeres conductoras del transporte público	(Número de mujeres conductoras de transporte público beneficiadas por el programa "Mujeres Conductoras"/ Número de mujeres solicitantes para su incorporación al programa de "Mujeres Conductoras")	Porcentaje	Proporción de beneficiadas por el programa de "Mujeres conductoras" con respecto al total de mujeres solicitantes.	Mujeres beneficiarias. Reporte de la Secretaría de Transporte que presente el número de mujeres que aprobaron los cursos del programa y que cuentan con licencia.  Mujeres solicitantes. Reporte de la Secretaría de Transporte que presente el número de mujeres solicitantes su incorporación al programa de "Mujeres conductoras".	El indicador deberá de ser medido de manera anual.	Total de conductoras y listas de inscripción al programa de Mujeres Conductoras	AMG, Interior del Estado

Tabla 1. Indicadores del subcomponente administrativo

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá presentar de manera mínima los resultados por modalidad de servicio; de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por concesionario y por ruta.

### *APARTADO B. Subcomponente organizacional*

Este subcomponente se centrará en los procesos que las autoridades competentes y las personas conductoras del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de transporte masivo y colectivo, realizan para monitorear y cuidar las conductas y cumplimiento de los conductores de los vehículos de transporte. Estos se centran en la revisión de exámenes de alcoholimetría y antidoping de los conductores.

Para ello, se considerará como información oficial aquella que sea proporcionada por la Secretaría de Transporte a través de sus Direcciones Generales y que se encuentre debidamente capturada y reportada en los medios establecidos por la Secretaría, así como las reportadas por las autoridades competentes en la materia.

A continuación, se presentan los indicadores que deberán de ser medidos, así como la metodología de cálculo, fuente de información, tamaño de muestra y zonificación, así como información necesaria para la presentación de cada indicador.

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Exámenes Antidoping y alcoholimetrías aplicadas	$\left( \frac{\text{Pruebas negativas aplicadas a conductores de antidoping y alcoholimetría} + \text{Total de pruebas de antidoping y alcoholimetría aplicadas a conductores}}{\text{Total de pruebas realizadas por las autoridades competentes, o en su caso las mismas empresas de transporte}} \right) * 100$	Porcentaje	Proporción porcentual de conductores con resultado negativo en la aplicación de pruebas de antidoping y alcoholimetría, considerando el total de pruebas realizadas por las autoridades competentes, o en su caso las mismas empresas de transporte.	<p>Pruebas negativas de antidoping y alcoholimetría. Reportados por la Dirección General de Supervisión al Transporte Público y cualquier otra dependencia de gobierno que haya realizado las pruebas con protocolos autorizados.</p> <p>Pruebas de antidoping y alcoholimetrías totales. Reportados por la Dirección General de Supervisión al transporte Público y cualquier otra dependencia de gobierno que haya realizado las pruebas con protocolos autorizados.</p>	El indicador deberá de ser medido de manera anual. La fuente de información debe de ser la misma para tomar el total de muestras y el número de negativos.	Total de empresas	Estatal

*Tabla 2. Indicadores del subcomponente organizacional*

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de presentar de manera mínima los resultados por modalidad de servicio, de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por empresa y por ruta.

**ARTÍCULO 5. COMPONENTE DE EQUIPAMIENTO PARA LA OPERACIÓN**

En el presente artículo se hará referencia a las obligaciones mínimas de las personas prestadoras del servicio de transporte público y las personas conductoras del transporte público sobre vehículos y equipo de recaudo y monitoreo, sin que estos sean limitativos de las responsabilidades y obligaciones que se marcan en el Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado, así como en las normativas aplicables a cada uno de dichos elementos, los cuales se describen a continuación.

*APARTADO A. Subcomponente de los vehículos para la prestación de servicio*

Los vehículos registrados al servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo en las concesiones otorgadas al amparo del procedimiento que señala la Ley, deberán apegarse a las características técnicas que al efecto determinen la *Norma General de carácter técnico que especifica las características que deben tener los vehículos para el servicio de transporte público en su modalidad de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo, así como otras modalidades de transporte de pasajeros que se adhieran, en áreas metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco.*

El presente subcomponente se centrará en el número y condiciones de los vehículos registrados y operativos que se encuentran en el sistema de transporte público, basándose en los procesos rutinarios que las personas prestadoras del servicio de transporte público deben de realizar para incorporar dichas unidades a la prestación del servicio. Para la medición del presente subcomponente se cuenta con la siguiente batería de indicadores y su descripción detallada:

Indicador	Formulいた del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Revista Mecánica	$(\text{Número total de unidades presentadas a revista mecánica} / \text{Número total de unidades registradas}) * 100$	Porcentaje	Proporción porcentual de la totalidad de unidades registradas que se presentan a revista mecánica de manera anual	Número total de unidades presentadas a revista mecánica. Base de Datos del área de revista Mecánica  Número total de unidades registradas. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.	El indicador deberá de ser medido de manera anual considerando la programación de unidades conforme a calendario.  Para su presentación en la Norma, deberá de considerarse el corte del periodo de calendarización de la revista mecánica; de lo contrario, se deberá de realizar la anotación en el reporte de la medición de la Norma	Total de empresas	AMG, Interior del Estado
Vehículos dentro de norma (año modelo)	$(\text{Número de unidades dentro de norma} / \text{Número de unidades operativas}) * 100$	Porcentaje	Proporción porcentual de unidades que se encuentran dentro de Norma considerando la edad y tipo del vehículo con respecto del total de unidades operativas	Número de unidades dentro de norma. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.  Número total de unidades registradas. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.	El indicador deberá de ser medido de manera anual.	Total de empresas	Estatal
Edad promedio de la flota vehicular	$(\text{Número de vehículos por edad} * (\text{Edad de los vehículos})) / \text{Total de vehículos registrados}$	Número	Edad ponderada de los vehículos operativos dentro del sistema de transporte	Número de vehículos por edad. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.  Total de vehículos operativos. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.	El indicador deberá de ser medido de manera anual.	Total de empresas	AMG, Interior del Estado

Indicador	Formula del Indicador	Unidades	Descripción del Indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Emisión de contaminantes (Verificación)	$\frac{\text{(Unidades presentadas a verificación)}}{\text{(Unidades programadas para la verificación)}} \times 100$	Porcentaje	Proporción de unidades que se presentaron de manera anual a la verificación vehicular o programa de revisión de emisiones	Unidades presentadas a verificación. Unidades que se presentaron al proceso de verificación o revisión de emisiones contaminantes ante las autoridades competentes en la materia.  Unidades programadas para la verificación. Unidades programadas para su presentación al proceso de verificación o revisión de emisiones contaminantes ante las autoridades competentes en la materia	El indicador deberá de ser medido de manera anual.	Total de empresas	Estatal

*Tabla 3. Indicadores del subcomponente de los vehículos que ofertan el servicio*

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de presentar de manera mínima los resultados por modalidad de servicio; de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por empresa y por ruta.
- Para el indicador de emisión de contaminantes, será consultada la autoridad competente en la materia para la identificación de las pruebas, revisiones o exámenes que estén autorizados para realizarse a las unidades de transporte público, la misma autoridad o dependencia será la encargada de reportar los resultados de dichas pruebas, revisiones o exámenes.

*APARTADO B. Subcomponente del sistema integrado de recaudo y monitoreo del servicio*

Es obligación de las personas jurídicas que reciban las concesiones al amparo del procedimiento establecido en la Ley y sus reglamentos para la prestación del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo sujetarse al modelo de sistema integrado de recaudo establecido por la *Norma General de Carácter Técnico que especifica las características del Sistema Integrado de Recaudo para los Sistemas de Transporte Público Masivo y Colectivo, así como otras modalidades de Transporte de Pasajeros que se adhieran, en áreas, metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco* y en los manuales alusivos a la materia.

La Secretaría de Transporte evaluará y verificará los equipos y sistemas en operación, con el objeto de buscar la homologación de la tecnología y establecer los protocolos de interconexión a los que se deberán sujetar para el modelo de interoperabilidad establecido en las normas generales de carácter técnico. Para la medición de este subcomponente se establecen indicadores que se desarrollan a continuación:

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Porcentaje de uso de los diferentes medios de pago	$\left( \frac{\text{Número de viajes por modalidad de pago} / \text{Número total de viajes}}{100} \right) * 100$	Porcentaje	Porcentaje de uso de los diferentes medios de pago y sus perfiles considerando el total de viajes realizados en un mismo periodo	Número de viajes por modalidad de pago. (i) Viajes reportados a la Cámara General de Compensación por medio de pago y/o (ii) Viajes reportados por las empresas operadoras de recaudo debidamente certificadas. Ambas fuentes de información deberán estar certificadas por la Dirección del Sistema Integrado de Recaudo. Número total de viajes. (i) Viajes totales reportados a la Cámara General de Compensación y/o (ii) Viajes reportados por las empresas operadoras de recaudo debidamente certificadas. Ambas fuentes de información deberán estar certificadas por la Dirección del Sistema Integrado de Recaudo.	El indicador deberá de ser medido de manera mensual, y su estimación final podrá considerarse el mes de presentación de resultados de la Norma.	Total de empresas	Estatal
Centro de control (seguimiento por GPS en tiempo real)	$\left( \frac{\text{Número de unidades que reportan en centro de control} / \text{Número de unidades operativas}}{100} \right) * 100$	Porcentaje	Proporción de unidades que permiten su seguimiento vía GPS conforme a la Norma en la materia, considerando el total de unidades operativas.	Número de unidades que reportan en centro de control. Reporte emitido por la Dirección del Sistema Integrado de Recaudo, conforme a los reportes presentados por las empresas operadoras de recaudo que se encuentran certificadas conforme a la Norma en la materia. Unidades operativas. (a) Base de datos de la Dirección del Sistema Integrado de Recaudo, validado por el registro de módulos SAMS y pagos realizados por medio del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo. (b) Base de datos de la revista Mecánica. Ambas Bases de Datos deberán de ser contrastadas para utilizar el valor que más se asemeje a la realidad operativa, esto debido a los diferentes procesos de actualización de registros y de módulos	El indicador deberá de ser medido de manera mensual, y su estimación final podrá considerarse el mes de presentación de resultados de la Norma.	Total de empresas	AMG, Interior del Estado



Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Funcionamiento del sistema de recaudo	$\frac{\text{(Número de unidades que reportan en el sistema de recaudo)}}{\text{(Número de unidades operativas)}} \times 100$	Porcentaje	Proporción de unidades que reportan de manera oportuna dentro del Sistema Integrado de Recaudo conforme a la Norma en la materia, considerando el total de unidades operativas.	SAMS Número de unidades que reportan en el sistema de recaudo. Reporte emitido por la Dirección del Sistema Integrado de Recaudo, conforme a los reportes presentados por la Cámara General de Compensación conforme a la Norma en la materia. Unidades operativas: (a) Base de datos de la Dirección del Sistema Integrado de Recaudo, validado por el registro de módulos SAMS y pagos realizados por medio del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo. (b) Base de datos de la revista Mecánica. Ambas Bases de Datos deberán de ser contrastadas para utilizar el valor que más se asemeje a la realidad operativa, esto debido a los diferentes procesos de actualización de registros y de módulos SAMS	El indicador deberá de ser medido de manera mensual, y su estimación final podrá considerarse el mes de presentación de resultados de la Norma.	Total de empresas	Estatal

Tabla 4. Indicadores del subcomponente del sistema integrado de recaudo y monitoreo

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de desarrollar de manera mínima los resultados por modalidad de servicio, de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por empresa y por ruta.

- Para la ejecución de los indicadores ya mencionados es fundamental el estudio de la *Norma General de Carácter Técnico que especifica las características del Sistema Integrado de Recaudo para los Sistemas de Transporte Público Masivo y Colectivo, así como otras modalidades de Transporte de Pasajeros que se adhieran, en áreas, metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco, en específico los ARTICULOS 4.5, 6 y 7 de dicha Norma.*
- La Dirección del Sistema Integrado de Recaudo deberá de presentar los reportes emitidos por la Cámara General de Compensación para la estimación de los anteriores indicadores, siendo esta Dirección la única facultada para ello.

### ARTÍCULO 6. COMPONENTE OPERATIVO

La operación del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo deberá contemplar sus procesos de planeación, oferta de servicios, la interacción entre la oferta y la demanda y los impactos sobre los demás usuarios de las vías. Siendo la operación uno de los principales componentes que impactan en la calidad del servicio, se considera la evaluación de 4 subcomponentes, los cuales son:

- A. Planeación del Servicio
- B. Cumplimiento de la oferta del Servicio
- C. Productividad del Servicio
- D. Seguridad Vial

La descripción detallada de cada uno de los subcomponentes se describe en los siguientes apartados.

#### *APARTADO A. Subcomponente de planeación del servicio*

La Secretaría de Transporte establece los modos, derroteros, itinerarios, horarios, número de vehículos en función de las necesidades del servicio, dichos elementos se establecen en los diferentes Programas Operativos que podrán ser modificados y ajustados dependiendo de las condiciones de servicio y de los estudios técnicos desarrollados por las instituciones y áreas afines para ello. Dentro del subcomponente de planeación del servicio se establecieron los siguientes indicadores:

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Planes de operación	Plan de operación emitidos/ Número de rutas o vías registradas	Número	Promedio de planes de operación emitidos por la Dirección General de Transporte Público a cada una de las rutas o vías registradas	Plan de operación emitidos. Base de Datos de la Dirección General de Transporte Público de los planes emitidos y firmados por las empresas operadoras de transporte público  Número de rutas o vías registradas. (i) Base de Datos de las rutas o vías operativas emitidas por la Dirección General de Transporte Público (ii) Base de datos de la Dirección del Sistema Integrado de Recaudos, validado por el registro de módulos SAMS y pagos realizados por medio del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudos. Ambas Bases de Datos deberán de ser contrastadas para utilizar el valor que más se asemeje a la realidad operativa	El indicador deberá de ser medido de manera semestral, y su estimación final podrá considerarse el mes de presentación de resultados de la Norma	Total de empresas	Estatal
Unidades operativas	$\left( \frac{\text{Unidades operativas}}{\text{Número de unidades totales en planes de operación}} \right) * 100$	Porcentaje	Proporción de unidades en operación respecto a los planes de operación de día hábil	Unidades operativas. (a) Base de datos de la Dirección del Sistema Integrado de Recaudos, validado por el registro de módulos SAMS y pagos realizados por medio del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudos. (b) Base de datos de la revista Mecánica. Ambas Bases de Datos deberán de ser contrastadas para utilizar el valor que más se asemeje a la realidad operativa, esto debido a los diferentes procesos de actualización de registros y de módulos SAMS.  Unidades totales en planes de operación. Base de Datos considerando el número total de unidades establecidas en los planes emitidos por la Dirección General de Transporte Público.	El indicador deberá de ser medido de manera semestral, y su estimación final podrá considerarse el mes de presentación de resultados de la Norma	Total de empresas	Estatal

*Tabla 5. Indicadores del subcomponente de planeación de la operación*

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de presentar de manera mínima los resultados por modo de servicio; de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por empresa y por ruta.

*APARTADO B. Subcomponente del cumplimiento de la oferta del servicio*

La oferta de servicio se define como la capacidad operativa disponible de cada sistema para atender las necesidades de servicio, esta deberá de evaluarse considerando la planeación del mismo. Para ello, se establecen mediciones básicas de cumplimiento de la operación mediante el análisis de los despachos, kilómetros ofertados y la puntualidad en los despachos de los servicios.

Los siguientes indicadores deberán de considerar el modo de servicio (masivo o convencional) para su estudio y para la definición de las fuentes de información, esto se encuentra descrito en la siguiente tabla:

Indicador	Fórmula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Cumplimiento de despachos planificados (sistemas masivos)	$\frac{((\text{Kilómetros ejecutados}) / (\text{Total de kilómetros planeados})) * 100}{}$	Porcentaje	Proporción de kilómetros realizados contrastados con la totalidad de kilómetros planeados o programados al día en los sistemas de transporte masivos	Kilómetros ejecutados. Kilómetros ejecutados en servicio por cada una de las rutas troncales y complementarias que cuentan con participación en un día hábil de servicio.  Kilómetros planeados. Kilómetros programados en servicio por cada una de las rutas troncales y complementarias que cuentan con participación en un día hábil de servicio  Muestra. Solo se considerarán las rutas troncales y complementarias que cuentan con recorrido en carriles confinados. Las rutas alimentadoras serán exentadas de esta revisión por sus condiciones de circulación.	El indicador se deberá de medir por día en periodo de una semana, por lo menos en una ocasión de manera trimestral. Para la presentación de resultados de la Norma se deberá de considerar los resultados a la fecha de presentación realizando la anotación correspondiente a la periodicidad y número de mediciones totales a realizar.  En caso de no contar con al menos una medición de manera trimestral, se deberá de dar a conocer la programación de los levantamientos faltantes para al menos contar con 4 mediciones a partir de la publicación de la presente Norma	Rutas Troncales y Complementarias de los sistemas de transporte masivos, en una ocasión de manera trimestral a la publicación de la presente Norma.	Por sistema

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Puntualidad (Sistemas masivos)	$\frac{((\text{Despachos emitidos a tiempo}) / (\text{Total de despachos programados})) * 100}{}$	Porcentaje	Proporción de despachos emitidos puntualmente con respecto a su programación tomando en consideración los porcentajes de tolerancia para la realización de dichos despachos.	Despachos emitidos a tiempo. Número de despachos realizados a tiempo dentro del margen de tolerancia establecido  Despachos programados. Total de despachos programados en su periodo específico  Tolerancia. La tolerancia para el despacho puntual es de +/- medio intervalo en troncales y +/- un intervalo en complementarias.  Muestra. Totalidad de despachos en un día hábil en un periodo de una semana, con al menos una medición de manera trimestral.	El indicador se deberá de medir por día en periodo de una semana, por lo menos en una ocasión de manera trimestral. Para la presentación de resultados de la Norma se deberá de considerar los resultados a la fecha de presentación realizando la anotación correspondiente a la periodicidad y número de mediciones totales a realizar.  En caso de no contar con al menos una medición de manera trimestral, se deberá de dar a conocer la programación de los levantamientos faltantes para al menos contar con 4 mediciones a partir de la publicación de la presente Norma.	Rutas y Troncales y Complementarias de los sistemas de transporte masivos, en por lo menos una ocasión de manera trimestral a la publicación de la presente Norma.	Por sistema

Tabla 6. Indicadores del subcomponente del cumplimiento de la oferta del servicio

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de presentar de manera mínima los resultados por modo de servicio, de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describen los resultados por empresa y por ruta.



*APARTADO C. Subcomponente del aprovechamiento del servicio*

Si bien los cumplimientos en los planes de operación y la puntualidad en los despachos resultan fundamentales para establecer una oferta estandarizada de servicio, el que dichos despachos, kilómetros recorridos y unidades operativas sean correctamente aprovechadas manteniendo una relación productiva entre la oferta y la demanda de servicio es fundamental para la mejora de la calidad de servicio.

El equilibrio entre la oferta y la demanda ayuda a establecer estándares de servicio óptimos, que es la base para buscar un aprovechamiento de la flota operativa; por ello, se establecen los siguientes indicadores para la medición.

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Índice de Pasajeros por Kilómetros (sistemas masivos)	$\left( \frac{\text{Pasajeros totales transportados}}{\text{Kilómetros totales recorridos}} \right)$	Número	Revisión de la productividad de los kilómetros operativos en las rutas troncales y complementarias de los sistemas de transporte masivo	<p>Pasajeros totales transportados. Total de pasajeros transportados por las rutas troncales y complementarias durante un día hábil de operación.</p> <p>Kilómetros totales recorridos. Totalidad de kilómetros recorridos por la totalidad de flota operativa durante un día hábil de operación en las rutas estudiadas.</p>	<p>El indicador se deberá de medir por un día en por lo menos una ocasión de manera trimestral. Para la presentación de resultados de la presente Norma se deberá de considerar los resultados a la fecha de presentación realizando la anotación correspondiente a la periodicidad y número de mediciones totales a realizar.</p> <p>En caso de no contar con al menos una medición de manera trimestral, se deberá de dar a conocer la programación de los levantamientos fallantes para al menos contar con 4 mediciones a partir de la publicación de la presente Norma.</p>	<p>Rutas Troncales y Complementarias de los sistemas de transporte masivos, en por lo menos una ocasión de manera trimestral a la publicación de la presente Norma.</p>	Por sistema
Índice de Pasajeros por Kilómetros (convencional)	$\left( \frac{\text{Pasajeros totales transportados}}{\text{Kilómetros totales recorridos}} \right)$	Número	Revisión de la productividad de los kilómetros operativos en las rutas convencionales del sistema de transporte colectivo	<p>Pasajeros totales transportados. Total de pasajeros transportados por las rutas convencionales durante un día hábil de operación.</p> <p>Kilómetros totales recorridos. Totalidad de kilómetros recorridos por la totalidad de flota operativa durante un día hábil de operación en las rutas estudiadas.</p>	<p>El indicador se deberá de medir por un día en por lo menos una ocasión de manera trimestral. Para la presentación de resultados de la presente Norma se deberá de considerar los resultados a la fecha de presentación realizando la anotación correspondiente a la periodicidad y número de mediciones totales a realizar.</p> <p>En caso de no contar con al menos una medición de manera trimestral, se deberá de dar a conocer la programación de los levantamientos fallantes para al menos contar con 4 mediciones a partir de la publicación de la presente Norma.</p>	<p>Al menos el 60% de las rutas de transporte convencional, en por lo menos una ocasión de manera trimestral a la publicación de la presente Norma.</p>	Estatal

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Índice Pasajeros por Vehículo (sistemas masivos)	$\left( \frac{\text{Pasajeros totales transportados}}{\text{Vehículos operativos totales}} \right)$	Número	Revisión de productividad de los vehículos operativos en las rutas de transporte troncales y complementarias de los sistemas de transporte masivo	<p>Pasajeros totales transportados. Total de pasajeros transportados por las rutas troncales y complementarias durante un día hábil de operación.</p> <p>Vehículos operativos totales. Totalidad de vehículos operativos durante un día hábil en las rutas estudiadas.</p>	<p>El indicador se deberá de medir por un día en por lo menos una ocasión de manera trimestral. Para la presentación de resultados de la presente Norma se deberá de considerar los resultados a la fecha de presentación realizando la anotación correspondiente a la periodicidad y número de mediciones totales a realizar.</p> <p>En caso de no contar con al menos una medición de manera trimestral, se deberá de dar a conocer la programación de los levantamientos fallantes para al menos contar con 4 mediciones a partir de la publicación de la presente Norma.</p>	<p>Rutas Troncales y Complementarias de los sistemas de transporte masivos, en por lo menos una ocasión de manera trimestral a la publicación de la presente Norma.</p>	Por sistema
Índice Pasajeros por Vehículo (convencional)	$\left( \frac{\text{Pasajeros totales transportados}}{\text{Vehículos operativos totales}} \right)$	Número	Revisión de productividad de los vehículos operativos en las rutas convencionales del sistema de transporte colectivo	<p>Pasajeros totales transportados. Total de pasajeros transportados por las rutas convencionales durante un día hábil de operación.</p> <p>Vehículos operativos totales. Totalidad de vehículos operativos durante un día hábil en las rutas estudiadas.</p>	<p>El indicador se deberá de medir por un día en por lo menos una ocasión de manera trimestral. Para la presentación de resultados de la presente Norma se deberá de considerar los resultados a la fecha de presentación realizando la anotación correspondiente a la periodicidad y número de mediciones totales a realizar.</p> <p>En caso de no contar con al menos una medición de manera trimestral, se deberá de dar a conocer la programación de los levantamientos fallantes para al menos contar con 4 mediciones a partir de la publicación de la presente Norma.</p>	<p>Al menos el 60% de las rutas de transporte convencional, en por lo menos una ocasión de manera trimestral a la publicación de la presente Norma.</p>	Estatal

*Tabla 7. Indicadores del subcomponente del aprovechamiento del servicio*

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de presentar de manera mínima los resultados por modo de servicio; de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por empresa y por ruta.

*APARTADO D. Subcomponente de la seguridad vial*

La externalidad negativa con mayor impacto social por parte del sistema de transporte público son los siniestros viales, y más cuando estos tienen como resultado víctimas fatales. Por ello, se estableció un indicador específico para el monitoreo de dichos percances, donde lo que se busca es obtener una reducción de percances y consecuentemente de víctimas de dichos hechos, más cuando el responsable es un ente del sistema integrado de transporte público. Por ello, se establece la siguiente batería de indicadores:

Indicador	Formula del indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Promedio de accidentes por unidad de transporte	$\left( \frac{\text{Número de accidentes}}{\text{Número de unidades registradas}} \right)$	Número	Número de accidentes promedio por unidades registradas en el sistema integrado de transporte	Número de accidentes. Accidentes reportados por la Dirección de Seguridad Vial de la Secretaría de Transporte  Número de unidades registradas. Base de datos entregada por el Registro Estatal de Movilidad y Transporte.	Este indicador se deberá de medir de manera semestral considerando el número de accidentes reportados por la fuente autorizada y las unidades registradas en ese momento. Para la presentación del indicador conforme a la Norma, este deberá de considerarse por lo menos el semestre anterior, y si es el caso, dos semestres anteriores si no fueron reportados en la última medición de los indicadores	Total de empresas	Estatal
Promedio de accidentes por kilómetros recorridos	$\left( \frac{\text{Número de accidentes}}{\text{Kilómetros totales recorridos}/1,000,000} \right)$	Número	Número de accidentes promedio por cada millón de kilómetros recorridos en el sistema integrado de transporte	Número de accidentes. Accidentes reportados por la Dirección de Seguridad Vial de la Secretaría de Transporte  Kilómetros totales recorridos. Estimación de la totalidad de kilómetros recorridos por la totalidad de flota operativa durante el periodo de estudio del indicador.	Este indicador se deberá de medir de manera semestral considerando el número de accidentes reportados por la fuente autorizada y las unidades registradas en ese momento. Para la presentación del indicador conforme a la Norma, este deberá de considerarse por lo menos el semestre anterior, y si es el caso, dos semestres anteriores si no fueron reportados en la última medición de los indicadores	Total de empresas	Estatal
Reducción en las víctimas fatales (responsabilidad TP)	$\left( \frac{\text{Victimas fatales en tránsito con responsabilidad del TP}}{\text{Victimas fatales en tránsito con accidentes de tránsito con responsabilidad del TP en el mismo periodo anterior}} \right) \cdot 100$	Porcentaje	Porcentaje de disminución de víctimas fatales en tránsito donde participan unidades de transporte público con responsabilidad en el año calendario, reportado y contrastado con el mismo periodo del	Victimas fatales en tránsito con responsabilidad del TP en el año en curso. Reporte presentado por la Dirección General de Seguridad Vial de la Secretaría de Transporte  Victimas fatales en tránsito con responsabilidad del TP en el año anterior. Reporte presentado por la Dirección	El indicador deberá de ser medido de manera anual.	Total de empresas	Estatal

año anterior.	General de Seguridad Vial de la Secretaría de Transporte				

*Tabla 8. Indicadores del subcomponente de la seguridad vial*

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los períodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de presentar de manera mínima los resultados por modo de servicio; de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por empresa y por ruta.

**ARTÍCULO 7. INDICADORES PARA LA MEDICIÓN DE LA PERCEPCIÓN DE CALIDAD**

Para lograr establecer una medición de la percepción de la calidad se establecen como instrumento principal el desarrollo de una Encuesta de Satisfacción de Usuarios, destacando que su ejecución deberá de ser obligatoria en el Área Metropolitana de Guadalajara y en las poblaciones mayores a 50,000 habitantes, así como aquellas ciudades en las que se cuente con concesiones a personas jurídicas. Para la ejecución de cada uno de los instrumentos ya mencionados, será responsabilidad de los organismos de planeación estatal de cada zona o área, o en su caso de la Secretaría o del ente competente en la materia. Para la ejecución de cada uno de los anteriores instrumentos, se deberán de atender los siguientes apartados.

*APARTADO A. Características de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios en ilustración 1 da a entender que el apartado A corresponde a Origen y Destino*

La medición será a través de una encuesta de satisfacción del usuario, deberá de tener las siguientes características:

- I. Universo del estudio: Usuarios del Transporte Público en poblaciones mayores de 50,000 habitantes.
- II. Nivel de confianza: 95%
- III. Margen de error: +/- 3%
- IV. Técnica de muestreo: Submuestreo aleatorio probabilístico con selección proporcional por tamaño.
- V. Técnica de levantamiento: Cara a cara y garantizado el anonimato del entrevistado.
- VI. Cálculo de la muestra: Se deberá considerar la cantidad de rutas y vehículos oficialmente reconocidos por la Dirección General de Transporte Público de la Secretaría de Transporte.
- VII. Identificación del servicio: Ruta, tipo de servicio, tipo de vehículo, número económico, tarifa, percepción del estado del vehículo.
- VIII. Perfil del usuario: Género, edad, a que se dedica, condición.
- IX. Perfil de uso: Utilización del servicio, días de la semana, motivo de viaje, otros medios utilizados para el traslado, minutos de espera, tiempo de llegada al destino, vehículos utilizados para el viaje, forma de pago, gasto promedio, gasto en otros medios.
- X. Propuestas de mejoramiento: Identificar tres al menos.
- XI. Preferencias declaradas: Identificar tres al menos y serán a juicio de la Secretaría y el Instituto.

Dicha encuesta deberá de ejecutarse de manera anual y preferentemente deberá de realizarse en el mismo trimestre.

*APARTADO B. Indicadores mínimos de la Encuesta de Satisfacción de Usuarios*

A continuación, se enlistan los indicadores mínimos que deberán de contener la encuesta, los mismos no son limitativos de todos aquellos indicadores que cada una de las dependencias responsables en la materia podrá ejecutar en cada una de las encuestas



Categoría	Indicador	Formula del Indicador	Unidades	Descripción del Indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Origen Destino	Percepción del tiempo de espera para abordar	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Minutos	Pregunta directa a usuario ¿Cuántos minutos esperó para abordar esta ruta?	Pregunta expresa dentro de la Encuesta de satisfacción de los usuarios del Transporte Público de la AMG del año en curso o de fecha más reciente	Encuesta desarrollada por el IMEPLAN o la dependencia competente en la materia, para el monitoreo de la percepción de la calidad del servicio público de transporte. Dicho instrumento deberá considerar el desarrollo metodológico para establecer un tamaño de muestra representativo con un nivel de confianza del 95% y un margen de error de +/- 2.5%.	Todas las empresas	Estatal
	Percepción del confort del vehículo de transporte	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto al confort del vehículo?				
Confort	Percepción de las condiciones de los accesos a los vehículos de transporte	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto a las condiciones de los accesos a los vehículos de transporte?	Pregunta expresa dentro de la Encuesta de satisfacción de los usuarios del Transporte Público de la AMG del año en curso o de fecha más reciente	Encuesta desarrollada por el IMEPLAN o la dependencia competente en la materia. Su implementación deberá de ser anual y los indicadores aquí expuestos deberán de ser evaluados con la misma metodología y	Todas las empresas	Estatal
	Percepción de la comodidad de los asientos de los vehículos de transporte	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto a la comodidad de los asientos de los vehículos de transporte?				

Categoría	Indicador	Formula del Indicador	Unidades	Descripción del Indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Confort	Percepción de la ventilación de los vehículos de transporte	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto a la ventilación de los vehículos de transporte?		proceso para contar con un historico que pueda ser evaluado de forma correcta.  En caso de no contar con una encuesta anual, se considerarán los resultados más actuales de dicho instrumento.		
	Percepción de la iluminación de los vehículos de transporte	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto a la iluminación de los vehículos de transporte?				
Confort	Percepción de la limpieza de los vehículos de transporte	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto a la limpieza de los vehículos de transporte?				
	Percepción de la calidad de equipos de acceso y prepago	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto a la calidad de equipos de acceso y prepago?				

Categoría	Indicador	Formula del Indicador	Unidades	Descripción del indicador	Fuente de información*	Ejecución**	Tamaño de muestra	Zonificación
Infraestructura	Percepción de la facilidad de pago	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta en cuanto a la facilidad de pago?				
	Percepción general de la calidad del sistema de transporte	Encuesta de percepción con pregunta directa a usuario	Número	Pregunta directa a usuario ¿Qué calificación le otorga a la calidad del servicio de transporte público de esta ruta?				

Tabla 9. Indicadores para la medición de la percepción de la calidad

\* Fuente de información. Únicamente se considerará como información válida para el cálculo del indicador la información cuya fuente sea la establecida en este apartado

\*\* Ejecución. Para la estimación del indicador será necesario considerar los periodos de estimación establecidos en este apartado.

**Observaciones.**

- Para la presentación de los resultados de dichos indicadores se deberá de presentar de manera mínima los resultados por modo de servicio; de igual manera, será obligación de la Dirección General de Transporte Público el contar con los anexos que describan los resultados por empresa y por ruta.

### **ARTÍCULO 8. EVALUACIÓN DE LOS INDICADORES**

Para la evaluación en conjunto de los 34 indicadores propuestos de manera inicial, se estipula una metodología de evaluación en dos pasos, donde primeramente se tendrá que considerar los valores óptimos del indicador para posteriormente realizar una evaluación de sus rangos de tolerancia; dicha evaluación concluirá con un semáforo que presentará una calificación visual de los diferentes indicadores de la presente Norma. Será responsabilidad de la Secretaría de Transporte realizar dicha evaluación y generar las conclusiones que considere pertinentes para la publicación de los resultados finales.

A continuación, se presenta la evaluación de cada indicador y su valoración y tolerancia.

Componente	Subcomponente	Indicador	Evaluación del indicador	Valoración y tolerancia del indicador
Institucional	Administrativo	Registro de empresas	Se deberá de contar con valores superiores al 90%, esto debido a los procesos de actualización de los registros.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
	Administrativo	Registro de concesión		
	Administrativo	Registro de unidades		
	Administrativo	Seguros o mutualistas	Se deberá de contar con un valor superior al 95%, ya que este es un requisito para el inicio de operaciones, sin embargo, se puede contar con un tiempo para la notificación del contrato de seguro o mutualidad.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
	Administrativo	Mujeres conductoras del transporte público	Se deberá de presentar un valor superior al 95%.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
	Organizacional	Exámenes Antidoping y alcoholimetrías aplicadas	Se deberá de contar con un valor superior al 90% de negativos.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
Equipamiento	Vehículos	Revista Mecánica	Se deberá de contar con un valor superior al 90% de unidades presentadas, esto debido a los procesos de presentación de nuevas unidades a incorporar o renovar.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.

Componente	Subcomponente	Indicador	Evaluación del indicador	Valoración y tolerancia del indicador
	Vehículos	Vehículos dentro de norma (año modelo)	Se deberá de contar con un valor superior al 90% de unidades con una edad menor a 10 años y 11 meses, esto debido a los procesos de entrega de las unidades.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor mayor al 5.1% del valor estipulado.
	Vehículos	Edad promedio de la flota vehicular	El valor promedio de la edad de la flota deberá de ser menor a 10 años, esto dependerá de ciclo de renovación en el cual se encuentre el sistema de transporte.	Verde. Valor igual o menor 10 años Amarillo. Valor superior a 10 años y menor a 11 años. Rojo. Valor superior a 11 años.
	Mantenimiento	Emisión de contaminantes (Verificación)	Se deberá de contar con un valor mínimo del 60% considerando los periodos de presentación de las unidades conforme al calendario emitido por las autoridades competentes.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 10% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 11% del valor estipulado.
	Recaudo y monitoreo	Porcentaje de uso de los diferentes medios de pago	Se deberá de contar con un promedio de uso de medios electrónicos (Tarjeta Sin Contacto o medios digitales) de pago dentro de los siguientes porcentajes dependiendo del periodo de su implementación:  De 1 a 4 años. 40% - 50% De 4 a 6 años. 50% - 60%  Posterior a estos porcentajes y tiempos se podrá evaluar la pertinencia de políticas públicas que registren el uso del efectivo para universalizar los medios electrónicos de pago.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.

Componente	Subcomponente	Indicador	Evaluación del indicador	Valoración y tolerancia del indicador
	Recaudo y monitoreo	Centro de control (seguimiento por GPS en tiempo real)	Se deberá de contar con un valor superior al 80% de unidades que se registren al Centro de Control por medio del GPS, esto debido a los procesos de actualización de módulos SAMS y registro de unidades para su incorporación a la operación.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
	Recaudo y monitoreo	Funcionamiento del sistema de recaudo	Se deberá de contar con un valor superior al 95%, ya que este es un requisito para el inicio de operaciones; sin embargo, se puede contar con un tiempo de tolerancia para la el registro del módulo SAM dentro de la base de datos de la cámara de compensación.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
Operativo	Planeación	Planes de operación	Se deberá de contar con un valor superior al 95%, ya que este es un requisito para el inicio de operaciones.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
	Planeación	Unidades operativas	Se deberá de contar con un valor superior al 80%; sin embargo, se puede contar con un tiempo de tolerancia para la el registro del módulo SAM dentro de la base de datos de la cámara de compensación.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
	Cumplimiento de la oferta de servicio	Cumplimiento de despachos planificados (sistemas masivos)	Se deberá de contar con un valor superior al 90% para sistemas masivos con infraestructura dedicada. Para el caso de los sistemas sin prioridad de paso este valor deberá de encontrarse por arriba del 80% en el periodo de evaluación.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.

Componente	Subcomponente	Indicador	Evaluación del indicador	Valoración y tolerancia del indicador
	Cumplimiento de la oferta de servicio	Puntualidad (Sistemas masivos)	Se deberá de contar con un valor superior al 80% para sistemas masivos con infraestructura dedicada. Para el caso de los sistemas sin prioridad de paso este valor deberá de encontrarse por arriba del 70% en el periodo de evaluación.	Verde. Valor igual o superior al valor estipulado. Amarillo. Valor menor al 5% del valor estipulado. Rojo. Valor menor al 6% del valor estipulado.
	Aprovechamiento del servicio	Índice de Pasajeros por Kilómetros (sistemas masivos)	Sistemas con infraestructura dedicada. Veh. Articulado. 2.5 a 11 pax/km. Veh. Complementarios. 2.5 a 4.5 pax/km Veh. Convencionales. 1.5 a 3.5 pax/km	Verde. Dentro de los rangos estipulados Rojo. Fuera de los rangos estipulados
	Aprovechamiento del servicio	Índice de Pasajeros por Kilómetros (convencional)	Sistemas sin infraestructura dedicada. Veh. Articulado. 4 a 11 pax/km. Veh. Complementarios. 2.5 a 6.5 pax/km Veh. Convencionales. 1.5 a 3.3 pax/km	Verde. Dentro de los rangos estipulados Rojo. Fuera de los rangos estipulados
	Aprovechamiento del servicio	Índice Pasajeros por Vehículo (sistemas masivos)	Sistemas con infraestructura dedicada. Veh. Articulado. 600 a 1,200 pax/veh Veh. Complementarios. 480 a 900 pax/veh Veh. Convencionales. 350 a 600 pax/veh	Verde. Dentro de los rangos estipulados Rojo. Fuera de los rangos estipulados
	Aprovechamiento del servicio	Índice Pasajeros por Vehículo (convencional)	Sistemas sin infraestructura dedicada. Veh. Articulado. 600 a 1,200 pax/veh Veh. Complementarios. 480 a 900 pax/veh Veh. Convencionales. 350 a 600 pax/veh	Verde. Dentro de los rangos estipulados Rojo. Fuera de los rangos estipulados
	Seguridad vial	Promedio de accidentes por unidad de transporte	Debido a la naturaleza de los indicadores, estos se deberán de evaluar de manera anual con el periodo anterior. De igual forma, el análisis se	Evaluación anual, considerando los porcentajes de reducción o incremento.



Componente	Subcomponente	Indicador	Evaluación del indicador	Valoración y tolerancia del indicador
Percepción de la calidad	Seguridad vial	Promedio de accidentes por kilómetros recorridos	podrá realizar en periodos de tiempo, considerando las políticas públicas aplicadas en dichos periodos.	
	Seguridad vial	Reducción en las víctimas fatales en accidentes (responsabilidad TP)		
	Origen Destino	Percepción del tiempo de espera para abordar		
	Confort	Percepción del confort del vehículo de transporte		
	Confort	Percepción de las condiciones de los accesos a los vehículos de transporte		
	Confort	Percepción del confort de los asientos de los vehículos de transporte	Al ser indicadores de medición de percepción, su interpretación deberá de ser individualizada y tomando en consideración el histórico de su medición y las políticas públicas implementadas en periodos no menores a 3 años para realizar una interpretación correcta del resultados del indicador.	
	Confort	Percepción de la ventilación de los vehículos de transporte		
	Confort	Percepción de la iluminación de los vehículos de transporte		
	Confort	Percepción de la limpieza de los		

Componente	Subcomponente	Indicador	Evaluación del indicador	Valoración y tolerancia del indicador
		vehículos de transporte		
	Infraestructura	Percepción de la calidad de equipos de acceso y prepago		
	Infraestructura	Percepción de la facilidad de pago		
	Percepción	Percepción general de la calidad del sistema de transporte		

*Tabla 10. Evaluación, valoración y rangos de tolerancia de los indicadores*

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente a su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco"

**SEGUNDO.** Se abroga el Acuerdo DIGELAG ACU 49/2016 publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el 15 de octubre de 2016, mediante el cual se expidió la Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco.

Así lo acordó el Gobernador del Estado de Jalisco, ante el Secretario General de Gobierno, la Coordinadora General Estratégica de Gestión del Territorio y el Secretario Transporte, quienes lo refrendan.

**JESÚS PABLO LEMUS NAVARRO**  
Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco  
(RÚBRICA)

**SALVADOR ZAMORA ZAMORA**  
Secretario General de Gobierno  
(RÚBRICA)

**KARINA ANAID HERMOSILLO RAMÍREZ**  
Coordinadora General Estratégica de  
Gestión del Territorio  
(RÚBRICA)

**DIEGO MONRAZ VILLASEÑOR**  
Secretario de Transporte  
(RÚBRICA)

La presente hoja de firmas corresponde al Acuerdo Gubernamental DIELAG ACU 071/2024.

**Al margen un sello que dice: Estados Unidos Mexicanos. Gobierno del Estado de Jalisco. Secretaría General de Gobierno.**

DIGELAG ACU 072/2024  
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS  
Y ACUERDOS GUBERNAMENTALES

**ACUERDO DEL CIUDADANO GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE JALISCO, MEDIANTE EL CUAL SE EXPIDE LA NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO QUE ESTABLECE LAS BASES GENERALES PARA LA ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SU MODO DE TRANSPORTE DE PERSONAS PASAJERAS EN SU CLASIFICACIÓN DE MASIVO Y COLECTIVO PARA LAS ÁREAS METROPOLITANAS Y CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE JALISCO.**

**GUADALAJARA, JALISCO, A 19 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2024**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 36, 46, 50 fracciones I y XX de la Constitución Política; 1º, 2º, 3º numeral 1, fracción I, 4º numeral 1, fracciones IV y VIII, 5º, 11 numerales 1 y 2 fracción IV, 12, 13, 14, 15 numeral 1 fracciones I, II, III y XVIII, 16 numeral 1 fracción XIX, 35 numeral 1, fracciones I, VI y de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; 1º, 2º numeral 1, fracción IV, 3º numeral 1, fracción IV, 5º numeral 1, fracción XCIV, 57 numeral 1 fracciones XVI y XXXV, 69 numeral 1, fracción I, inciso f), 193 numeral 1, fracción II, inciso b), 233 numeral 1, fracción I, incisos a) y b), 234, 242, 257, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335 Cuarto Transitorio de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte; 3º numeral I, fracción LXX, 2º, 5º, 41 numeral 1, fracción I, 279 numerales 1 y 2, del Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte, todos los anteriores ordenamientos del Estado de Jalisco, y con base en los siguientes:

#### CONSIDERANDOS

**I.** Que el artículo 36 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, establece que el ejercicio del Poder Ejecutivo es depositado en un ciudadano a quien se le denomina Gobernador del Estado y, asimismo, en su artículo 50 fracción XX determina, entre otras de sus facultades, que le corresponde a éste expedir acuerdos de carácter administrativo para la eficaz prestación de los servicios públicos.

**II.** Que la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco prescribe en sus artículos 1º y 4º que dicho ordenamiento tiene por objeto regular el ejercicio de las facultades y atribuciones para el cumplimiento de las obligaciones que competen al Poder Ejecutivo; establece las bases para la organización, funcionamiento y control de la Administración Pública del Estado de Jalisco, de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución del Estado de Jalisco, dicha Ley Orgánica y las demás disposiciones jurídicas vigentes en el Estado; así como que el Gobernador del Estado tiene entre sus atribuciones la de expedir los reglamentos internos y demás disposiciones que tiendan a regular el funcionamiento de las dependencias y entidades.

**III.** Con fecha 12 de diciembre de 2013, se publicó en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el Acuerdo DIGELAG ACU 069/2013 mediante el cual el entonces Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, expide 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.

**IV.** El día 30 de diciembre de 2014, se publicó en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" el Acuerdo de la Sesión Ordinaria de la Comisión de Tarifas para el Servicio público de Transporte del Estado de Jalisco del 23 de

diciembre de 2014

V. Que con fecha 18 de diciembre de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la reforma el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos mediante la cual se reconoció como derecho humano la movilidad consistente en que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

VI. Que el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuya vigencia inició al día siguiente de su publicación. La cual, en su artículo segundo transitorio, otorgó al Congreso de la Unión y a las legislaturas de las entidades federativas, un plazo no mayor a 180, contado a partir de la entrada en vigor de dicha ley, para que aprobaran las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en ésta.

VII. El 19 de octubre de 2022, se publicó en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, cuya vigencia inició el día siguiente de su publicación. Y en su artículo cuarto transitorio otorgó un plazo de hasta 180 días hábiles posteriores a la emisión del Reglamento de dicha ley, para la emisión de las normas técnicas necesarias, para su debida implementación y cumplimiento.

VIII. Que de conformidad al artículo Cuarto Transitorio de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, el Ejecutivo del Estado cuenta con ciento ochenta días hábiles posteriores a la emisión del Reglamento de la Ley, para la emisión de las Normas Técnicas necesarias para su debida implementación y cumplimiento.

IX. El 04 de agosto del 2023, se publicó en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", el Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. En su artículo 5º faculta al ejecutivo para expedir El Ejecutivo, el cual podrá auxiliarse del Instituto y de las autoridades correspondientes, organismos o cualquier otro ente para la realización de las Normas Generales de Carácter Técnico.

X. Que el artículo 35 numeral 1, fracciones I y VI de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco determina como atribución de la Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco, el planear, regular, vigilar y supervisar el uso adecuado de las comunicaciones terrestres y la operación del transporte en el Estado; así como estudiar y formular las propuestas de tarifas del transporte público en todos los modos previstos en la ley de la materia.

XI. Que en este tenor, a efecto de cumplimentar la fórmula de indexación de la tarifa establecida en el artículo 328 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, es menester expedir la presente Norma General de Carácter Técnico que establece las bases generales para la actualización y/o modificación de las tarifas del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo para las áreas metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, tengo a bien expedir el siguiente:

#### **ACUERDO**

**ACUERDO ÚNICO.** Se expide la Norma General de Carácter Técnico que establece las Bases Generales para la Actualización y/o Modificación de las Tarifas del Servicio de Transporte Público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo, así como otros modos de transporte de personas pasajeras que se adhieran en áreas metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

**NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO QUE ESTABLECE LAS BASES GENERALES PARA LA ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SU**

**MODO DE TRANSPORTE DE PERSONAS PASAJERAS EN SU CLASIFICACIÓN DE MASIVO Y COLECTIVO PARA LAS ÁREAS METROPOLITANAS Y CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE JALISCO.**

**ARTÍCULO 1. GENERALIDADES**

En el Eje de Desarrollo Sostenible del Territorio del Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018 - 2024, Visión 2030, se encuentra contenida la política pública en materia de transporte, la cual plantea la regularización y registro de las concesiones; el rediseño de los derroteros; la homologación del sistema de recaudo; la operación de mecanismos de supervisión y monitoreo; el desarrollo de un modelo financiero que permita la renovación de flotas a tecnologías limpias; y la migración a un esquema empresarial por rutas.

En el afán de otorgar a la sociedad y a las personas usuarias del servicio de transporte público un servicio seguro y, eficiente, se han venido desarrollando una serie de acciones tendientes a mejorar al transporte en el Estado de Jalisco, los cuales se han desarrollado al interior de la política pública de Mi Movilidad, donde un eje rector es la sustentabilidad financiera y operativa de las diferentes modalidades de transporte de pasajeros, sin que esto altere la prioridad principal de brindar un servicio público de calidad a nuestros usuarios.

De esta forma, diariamente se realizan más de 3.1 millones de viajes en las diferentes ciudades donde el esquema de Mi Transporte ha sido implementado, cubriendo ciudades como son el Área Metropolitana de Guadalajara y de los municipios de Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatlán y Lagos de Moreno. De dicho número, el 91.4% de los viajes se realizan en modos del servicio de transporte público de personas pasajeras, siendo el esquema de Ruta Empresa el que concentra la mayor cantidad de desplazamientos con 77.5% del total. De igual forma, es importante destacar que en transporte masivo se moviliza el 22.45% de los viajes (considerando los viajes de SITEUR y Mi Macro Periférico y Mi Macro Calzada), toda esta información es habilitada gracias a la implementación del Sistema Integrado de Recaudo que ha mantenido un seguimiento puntual a los viajes de transporte público desde el 2019.

A pesar de contar con una estructura institucional, tecnológica y operativa que atiende a toda la población del Área Metropolitana de Guadalajara y de los municipios de Puerto Vallarta, Zapotlán el Grande, Tepatlán y Lagos de Moreno, el sistema integrado de transporte sustenta el 99% de sus ingresos exclusivamente del cobro de las tarifas a las personas usuarias, teniendo que contar así con un equilibrio operativo financiero que cuide siempre la sustentabilidad del servicio. Es por ello, que la labor de actualizar y modificar las tarifas del servicio de transporte público debe de contar con una fundamentación principalmente técnica, con elementos que eliminen de dicho cálculo la subjetividad de los encargados de la estimación y que genere las reglas claras y específicas para su estimación.

La presente Norma determina los procesos para la definición del cálculo en la actualización y/o modificación de las tarifas del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo exclusivamente para las ciudades que hayan cumplido con los lineamientos del programa Mi Transporte, cumpliendo con la implementación de un sistema integrado de recaudo, un proceso de renovación de la flota que la coloque dentro de norma y una estructura institucional bajo la operación de concesiones entregadas a personas morales, anteriormente conocido como Ruta Empresa.

Así mismo, las rutas de transporte público que no se encuentran consideradas dentro de las condiciones mencionadas en el párrafo anterior, no podrán ser susceptibles de la aplicación de la presente Norma.

**ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN**

La presente Norma tiene alcance en todo el territorio del Estado de Jalisco en los servicios de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo que se encuentren

incorporados y acaten los lineamientos del programa de Mi Transporte, de tal manera que su cumplimiento es obligatorio para las Dependencias y Organismos Públicos Descentralizados.

#### ARTÍCULO 3. GLOSARIO

Para los efectos de la presente Norma, además de las definiciones señaladas en el artículo 5° de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, y 3° del Reglamento de la referida Ley, se entiende por:

- I. **Dirección del Sistema Integrado de Recaudo.** Órgano técnico para el control y operación del Sistema Integrado de Recaudo.
- II. **Escrutador.** Persona que en elecciones y otros actos análogos cuenta y computa los votos.
- III. **Fórmula de indexación:** Forma en la que se expresa la ecuación entre diferentes variables con base en los índices y su respectiva actualización, se refiere a la ponderación de las diferentes tarifas aplicadas y su porcentaje de uso entre las diferentes personas usuarias del transporte público.
- IV. **Indexación:** Sistema que se utiliza para compensar las pérdidas de valor que experimentan las obligaciones a largo plazo, generadas por la devaluación de la moneda o la inflación. Permite ajustar los montos utilizando un índice de referencia.
- V. **Operador tecnológico de recaudo.** Empresa dedicada al suministro, administración, instalación, operación y mantenimiento de equipos tecnológicos de prepago, recaudo y monitoreo, la cual tendrá la relación contractual con los prestadores del servicio y en conjunto formarán a las Entidades Únicas de Recaudo.
- VI. **Precios TAR:** Precio de venta en terminal de almacenamiento y reparto.
- VII. **Tarifa:** Es la contraprestación que pagan las personas usuarias en general por el servicio de transporte público en cualquiera de los modos contemplados en la Ley.
- VIII. **Tarifa Base.** Se refiere a la ponderación de las tarifas que se encuentran en aplicación al inicio del periodo de evaluación conforme al Artículo 331 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, esto considerando los porcentajes de uso de la mezcla tarifaria de ese momento.
- IX. **Tarifa General.** Tarifa pública aplicada a las personas usuarias sin contar las tarifas preferenciales independientemente de los medios y mecanismos de pago.
- X. **Tarifa Ponderada.** Peso real de la tarifa por pasajero, esto se determina por el porcentaje de uso de cada una de las tarifas aplicadas a las personas usuarias y el valor de cada una de dichas tarifas, esto más los subsidios aplicables en la materia.
- XI. **Tarifa Preferencial.** La tarifa preferencial equivaldrá al cincuenta por ciento de la tarifa general y solo se aplicará a perfiles específicos de usuarios conforme al artículo 329 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.
- XII. **Transporte Colectivo:** Servicio de transporte público de personas pasajeras que se presta en virtud de una concesión otorgada por la Secretaría, cuyo servicio se contrata y paga por cada persona pasajera con independencia del punto de origen y destino.
- XIII. **Secretaría:** La Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco.

#### ARTÍCULO 4. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN O MODIFICACIÓN DE LA TARIFA

Para la actualización o modificación de la tarifa se ejecutarán los procesos que se encuentran establecidos en la nueva Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, en su reglamento respectivo y en la presente Norma. Para ello, se establece el nuevo proceso de indexación de la tarifa, el cual será estimado y ejecutado por el Comité Técnico Tarifario; sin embargo, dentro de este proceso se debe de comenzar con el establecimiento de los mecanismos para el inicio de la implementación de la indexación, los cuales quedarán sin



efectos al momento de iniciar dicho proceso y entrará en vigor los mecanismos rutinarios para la actualización o modificación de la tarifa.

A continuación, se establece el proceso inicial para el establecimiento de la indexación, posteriormente se desarrollarán los mecanismos rutinarios para la actualización y modificación de la tarifa.

**APARTADO A. PROCESO INICIAL PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA INDEXACIÓN**

Para comenzar con el proceso de indexación conforme a lo estipulado en los Capítulos XVII y XVIII de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, es necesario el establecimiento del Comité Técnico Tarifario el cual estará conformado por los representantes de las siguientes organizaciones:

- i. Consejo Consultivo para la Innovación, Crecimiento y Desarrollo Sostenible;
- ii. Confederación de Trabajadores de México CTM;
- iii. Sindicato de Trabajadores del Autotransporte PALMA-CROC;
- iv. Los Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo;
- v. A la Sociedad Civil u Observatorios;
- vi. A una Universidad Pública o Privada;
- vii. Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado; y
- viii. La Contraloría del Estado.

Su primera sesión podrá ser a convocatoria de la Secretaría de Transporte, en la cual se dará a conocer quienes forman parte de dicho Comité, así como las atribuciones del mismo. En dicha sesión el Comité Técnico Tarifario podrá establecer los cargos y responsabilidad a desarrollar por cada uno de los miembros, así como su reglamento y mecanismos de convocatoria. De no llevarse a cabo esto en la primera sesión, es atribución del Comité desarrollar el número de sesiones que considere necesarias para ello, en las cuales la Secretaría de Transporte podrá fungir únicamente como Secretario Técnico o Secretario de Actas.

Posterior a la definición de cargos, reglamentos y mecanismos de convocatoria, el Comité Técnico Tarifario deberá de notificar dicha información al Ejecutivo del Estado por conducto de la Secretaría de Transporte, misma que a su vez deberá de entregar al Comité la presente **NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO QUE ESTABLECE LAS BASES GENERALES PARA LA ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN SU MODO DE TRANSPORTE DE PERSONAS PASAJERAS EN SU CLASIFICACIÓN DE MASIVO Y COLECTIVO PARA LAS ÁREAS METROPOLITANAS Y CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE JALISCO** para su ejecución. Posteriormente a ello, la Secretaría de Transporte por medio de su representante podrá fungir únicamente como escrutador y secretario técnico o secretario de actas en las sesiones del Comité Técnico Tarifario y podrá tener voz sin voto.

**APARTADO B. DEL PROCESO RUTINARIO PARA LA ACTUALIZACIÓN O MODIFICACIÓN DE LA TARIFA.**

Posterior a la presentación del reglamento y conformación de cargos al interior del Comité Técnico Tarifario, así como de la emisión de la presente Norma Técnica, se comenzará con el proceso rutinario de celebración de reuniones y la ejecución conforme a lo estipulado en la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco de su reglamento y de los demás documentos normativos.

Los procesos de actualización o modificación de la tarifa considerando el proceso de indexación se deberán de llevar a cabo **dentro del segundo semestre de cada año**, periodo dentro del cual se tendrá que realizar la convocatoria respectiva por parte del presidente o el secretario técnico o de actas del Comité Técnico Tarifario. De



igual manera, la Secretaría de Transporte por medio de su titular o el representante que este designe, presentará la Tarifa Base y la Tarifa Ponderada, así como los resultados de la evaluación de la Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco y los indicadores de revisión que se hayan estipulado dentro de la fórmula de indexación, los cuales deberán de contemplar las fuentes de información presentadas en Tabla 1 de la presente Norma.

Con esta información, el Comité Técnico Tarifario deberá de realizar las siguientes actividades:

1. Recibir de parte de la Secretaría la evaluación de la Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco;
2. Recibir el cálculo de la Tarifa Base y la Tarifa Ponderada por parte de la Secretaría;
3. Revisión de los Indicadores mencionados para estimar el crecimiento de las variables;
4. Estudio del verdadero impacto anual de la indexación (a partir del segundo año de implementación de la fórmula de indexación);
5. Aplicación de la fórmula;
6. Definición del periodo de estudio o vigencia de la tarifa;
7. Dar su anuencia o veto para la indexación considerando el resultado de la fórmula y de la evaluación de la Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco;
8. Definición de la nueva tarifa ponderada; y
9. Notificación de la nueva tarifa ponderada a la persona Titular del Poder Ejecutivo.

Una vez notificado el resultado de la tarifa indexada al Ejecutivo, éste procederá a evaluar y definir la política pública tarifaria, para que la misma sea aplicada en el siguiente año calendario, previo a su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", esto conforme al ARTÍCULO 8. DE LA DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA TARIFARIA de la presente Norma.

#### *APARTADO C. DEL COMITÉ TÉCNICO TARIFARIO*

El Comité Técnico Tarifario estará compuesto por los integrantes mencionados en el *APARTADO A* del presente Artículo, mediante nombramiento directo de cada una de las Dependencias e Instituciones enlistadas. Los integrantes con derecho al uso de la voz y voto serán:

- i. Consejo Consultivo para la Innovación, Crecimiento y Desarrollo Sostenible;
- ii. Confederación de Trabajadores de México CTM;
- iii. Sindicato de Trabajadores del Autotransporte PALMA-CROC;
- iv. Los Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo;
- v. A la Sociedad Civil u Observatorios;
- vi. A una Universidad Pública o Privada;

Los integrantes que tendrán solo el uso de la voz serán:

- i. Secretaría de Transporte por medio de su titular o su representante
- ii. Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado por medio de su titular o su representante; y
- iii. La Contraloría del Estado por medio de su titular o su representante.

**I. De los integrantes del Comité Técnico Tarifario**

Para cada una de las sesiones del Comité Técnico Tarifario los miembros deberán de presentar sus nombramientos o ratificaciones firmados por los titulares de las Dependencias o Instituciones. Dichos nombramientos o ratificaciones deberán de ser presentados por escrito en las sesiones correspondientes y ante la Secretaría de Transporte como escrutador y secretario técnico o secretario de actas del Comité Técnico Tarifario

Para la representación de cada uno de los integrantes del Comité Técnico Tarifario se deberá de considerar lo siguiente:

- a. Consejo Consultivo para la Innovación, Crecimiento y Desarrollo Sostenible. El representante de dicho consejo deberá de presentar su nombramiento o en su caso ratificación firmada por el titular del Consejo.
- b. Confederación de Trabajadores de México CTM. Su representante deberá de presentar oficio para notificar o ratificar su nombramiento firmado por el Secretario General de la Federación de Trabajadores de Jalisco.
- c. Sindicato de Trabajadores del Autotransporte PALMA-CROC. Su representante deberá de presentar oficio para notificar o ratificar su nombramiento firmado por el Secretario General de dicho Sindicato.
- d. Los Fideicomitentes B del Fideicomiso del Sistema Integrado de Recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo. El representante y su suplente tendrán que ser nombrado o ratificado por la Asamblea de Fideicomitentes y Fideicomisarios B del propio Fideicomiso conforme a la Norma Técnica en la materia.
- e. A la Sociedad Civil u Observatorios. Para el nombramiento de dicho integrante se considerará primeramente al Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco, quien en caso de no responder o aceptar el nombramiento en un periodo de 5 días hábiles, será el Comité Técnico Tarifario quien pueda invitar o convocar a un miembro de la Sociedad Civil y Observatorio con experiencia en la materia.
- f. A una Universidad Pública o Privada. El nombramiento de la Universidad que se presente como integrante del Comité Técnico Tarifario será mediante la identificación inicial de las universidades que cuenten con más alumnos inscritos a los programas de Mi Pasaje, proceso que será desarrollado por la Dirección General de Transporte Público de la Secretaría de Transporte. De esta forma, se determinarán las 3 universidades que cuenten con el mayor padrón de estudiantes inscritos, misma que contarán con una representación rotativa en el Comité Técnico Tarifario durante los siguientes 3 años; al paso de dicho periodo, se repetirá el mismo proceso para establecer a los representantes por los próximos 3 años. En caso que una universidad no responda o acepte el nombramiento, se procederá a la siguiente universidad dentro del padrón que entregue la Dirección General de Transporte Público de la Secretaría de Transporte.
- g. La Secretaría de Transporte. Representada por el Secretario o quien él designe, podrá estar presente como escrutador y secretario técnico o secretario de actas, donde únicamente tendrá el derecho al uso de la voz
- h. Instituto de Transparencia, Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado. Representada por su titular o quien él designe sólo tendrá el derecho al uso de la voz.
- i. La Contraloría del Estado. Representada por su titular o quien él designe sólo tendrá el derecho al uso de la voz.

Los oficios de nombramientos o ratificaciones de los integrantes deberán de ser presentados ante la Secretaría de Transporte y el Comité Técnico Tarifario. De no realizar una notificación, sus vigencias serán durante el año calendario de sesión del Comité Técnico Tarifario.

## II. Del funcionamiento del Comité Técnico Tarifario

Será atribución del Comité Técnico Tarifario nombrar a su presidente y secretario de actas. El presidente será el único facultado para convocar dentro del proceso rutinario al Comité Técnico Tarifario; donde las convocatorias deberán ser notificadas por lo menos con 5 (cinco) días hábiles de anticipación para sesiones ordinarias, y con 2 (dos) días de anticipación para sesiones extraordinarias, las cuales podrán ser de forma física y/o virtual a los correos electrónicos que las integrantes den a conocer en su nombramiento. La convocatoria deberá de contar de manera mínima más no limitativa con la fecha, hora y lugar de la sesión, orden del día y deberá de estar firmada por el presidente o secretario técnico o de actas del Comité Técnico Tarifario.

Las sesiones deberán de ser presenciales, únicamente podrán ser virtuales en caso de fuerza mayor con previa notificación que incluya la justificación o causa para que sean desarrolladas por este medio, en términos de lo establecido en la fracción XI, numeral 1 del artículo 5 de la Ley Orgánica del Ejecutivo del Estado de Jalisco. Preferentemente las sesiones se deberán llevar de manera física en las instalaciones de la Secretaría de Transporte.

Para contar con el quórum legal del Comité Técnico Tarifario, deberán estar presentes por lo menos 4 (cuatro) de los 6 (seis) miembros con derecho a voto. La Secretaría de Transporte por medio de su titular o persona asignada, como escrutador y secretario técnico o secretario de actas, deberá de dar fe del quórum legal para comenzar la sesión. De igual manera, para la toma y validaciones de acuerdos y de los puntos del orden del día, deberán de ser aprobados por la mayoría absoluta (porcentaje de votación correspondiente a la mitad más uno de los integrantes presentes en la sesión). En caso de empate, el presidente tendrá el voto de calidad que podrá hacer útil para la toma de acuerdos.

Al término de cada sesión, será responsabilidad del secretario de actas levantar el acta correspondiente para su firma y posterior notificación al Ejecutivo del Estado por medio de la Secretaría de Transporte.

Todo lo anterior deberá de formar parte del reglamento del Comité Técnico Tarifario, así como los demás elementos que el propio Comité considere necesarios para su correcto funcionamiento.

### ARTÍCULO 5. CLASIFICACIÓN DE LAS TARIFAS

Para fines de la aplicación de la presente Norma y su implementación dentro del proceso de actualización y modificación de la tarifa, se debe de definir y desarrollar los diferentes tipos de tarifas, así como sus objetivos específicos y particulares. De esta manera es necesario desarrollar a profundidad los siguientes conceptos:

- a) Tarifa Base
- b) Tarifa Ponderada
- c) Tarifa General
- d) Tarifa Preferencial

Cada uno de estos conceptos se desarrollará a continuación.

#### APARTADO A. TARIFA BASE

Como definición, la Tarifa Base se refiere a la ponderación de las tarifas que se encuentran en aplicación al inicio del periodo de evaluación conforme al Artículo 331 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, esto considerando los porcentajes de uso de la mezcla tarifaria de ese momento. Esto se representa en la siguiente fórmula:

$$\text{Tarifa Bas} = (T_1 \times \%usoT_1) + (T_2 \times \%usoT_2) + \dots + (T_n \times \%usoT_n)$$

Donde:

Tarifa Base = Tarifa Base

$T_1$  = Tarifa aplicada número 1

$T_2$  = Tarifa aplicada número 2

$T_n$  = Tarifa aplicada número  $n$

%uso $T_1$ = porcentaje de uso de la tarifa 1

%uso $T_2$ = porcentaje de uso de la tarifa 2

%uso $T_n$ = porcentaje de uso de la tarifa  $n$

A partir de la definición de la tarifa base se comenzará con el proceso de indexación.

#### APARTADO B. TARIFA PONDERADA

La tarifa ponderada define el peso real de la tarifa por pasajero, esto se determina por el porcentaje de uso de cada una de las tarifas aplicadas a las personas usuarias y el valor de cada una de dichas tarifas. Es importante el mencionar que no se debe de confundir la tarifa promedio de la tarifa ponderada; la tarifa promedio representaría la media aritmética de las tarifas autorizadas sin considerar el peso del uso de cada una de ellas, lo cual se corrige al considerar la ponderación del uso de cada tarifa vigente. La tarifa ponderada se expresa de la siguiente forma:

$$\text{Tarifa Pon} = (T_1 \times \% \text{ uso } T_1) + (T_2 \times \% \text{ uso } T_2) + \dots + (T_n \times \% \text{ uso } T_n) + ApUs$$

Donde:

Tarifa Pon = Tarifa ponderada

$T_1$  = Tarifa aplicada número 1

$T_2$  = Tarifa aplicada número 2

$T_n$  = Tarifa aplicada número  $n$

% uso  $T_1$  = Porcentaje de uso de la Tarifa 1

% uso  $T_2$  = Porcentaje de uso de la Tarifa 2

% uso  $T_n$  = Porcentaje de uso de la Tarifa  $n$

ApUs = Apoyo a los Usuarios de Transporte

La fórmula de la Tarifa Ponderada se puede implementar en cualquier momento durante la evaluación financiera de los sistemas de transporte, de tal manera que ayuda a poder evaluar los impactos en los cambios de uso de las diferentes tarifas al paso del tiempo. Cabe destacar que la Tarifa Ponderada a diferencia de la Tarifa Base considera los Apoyos a las Personas Usuarias de Transporte Público por pasajero pago (siendo estos diferentes a

los viajes pagados por programas sociales), por tanto, la Tarifa Ponderada es aquella a la que se aplicaron los porcentajes de indexación, así como el impacto real de la misma, siendo este el único mecanismo para dicha valoración.

La tarifa ponderada se deberá de presentar al inicio o reinicio de los procesos de indexación, y será responsabilidad de la Dirección General de Transporte Público su cálculo y presentación al Comité Técnico Tarifario, utilizando únicamente la información prevista por la Dirección del Sistema Integrado de Recaudo.

#### **APARTADO C. TARIFA GENERAL**

A diferencia de las tarifas anteriores, la tarifa general proviene del proceso de definir la política tarifaria a partir de la Tarifa Ponderada, es decir, la tarifa pública aplicada a las personas usuarias sin contar las tarifas preferenciales independientemente de los medios y mecanismos de pago.

Por definición, la Tarifa General se refiere a aquella que se contempla cubrir por la mayor cantidad de personas usuarias, la cual, únicamente puede diferenciarse dependiendo del medio de pago, de lo contrario sería la misma para todas las personas usuarias generales.

#### **APARTADO D. TARIFA PREFERENCIAL**

La tarifa preferencial equivaldrá al cincuenta por ciento de la tarifa general y será obligatoria en los siguientes casos conforme al artículo 329 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco:

- I. En los casos de calamidad pública;
- II. Para personas estudiantes de educación primaria, secundaria, media superior y superior, así como los equivalentes de estos niveles de instituciones públicas o privadas, durante todo el año;
- III. Para maestras y maestros en periodo escolar;
- IV. Para personas adultas mayores; y
- V. Para personas con discapacidad.

Para acceder a las tarifas preferenciales, las personas estudiantes, profesores, adultas mayores, mujeres con rezago social o personas con discapacidad y acompañantes, así como demás perfiles que sean aprobados deberán acreditar esa condición con el documento y mediante los procesos que determine la Secretaría.

#### **ARTÍCULO 6. DE LA DEFINICIÓN DE LAS MODALIDADES DE PAGO**

Las diferentes modalidades de pago que se encuentran autorizadas para su implementación en el Estado de Jalisco deberán de estar autorizados y validados en la *NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO QUE ESPECIFICA LAS CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO, ASÍ COMO OTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE SE ADHIERAN, EN ÁREAS METROPOLITANAS Y CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE JALISCO* y sus manuales correspondientes, conforme al ARTÍCULO 8. RESUMEN DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO de la norma mencionada.

#### **ARTÍCULO 7. DEL PROCESO DE INDEXACIÓN**

Para el proceso de actualización, modificación e indexación de la tarifa se deberá de apegar a lo establecido en el Capítulo XVII De la Indexación de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, así como en los reglamentos y normatividad aplicable en la materia.

Para el desarrollo del proceso de cálculo de la indexación, este deberá de ser ejecutado por el Comité Técnico Tarifario, tomando en consideración el proceso desarrollado en el *ARTÍCULO 4. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN*

O **MODIFICACIÓN DE LA TARIFA**, para ello, se deberá de contar con información de fuentes confiables para el desarrollo de las estimaciones y el reporte y seguimientos de las mismas conforme a los siguientes apartados de la presente norma.

**APARTADO A. DE LA DEFINICIÓN DE LA TARIFA PONDERADA**

El proceso del cálculo de la indexación comienza con la estimación de la Tarifa Ponderada, proceso que conforme al Artículo 331 Proceso de Indexación de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco deberá de ser ejecutado por la Secretaría de Transporte conforme al **APARTADO B. TARIFA PONDERADA del ARTÍCULO 5. CLASIFICACIÓN DE LAS TARIFAS** de la presente Norma.

La Tarifa Ponderada presentará el valor con el cual se comenzará la estimación de la indexación, siendo este el punto de partida para dicho cálculo. Para su estimación, la Secretaría de Transporte por medio de la Dirección General de Transporte Público deberán de considerar las tarifas vigentes y el porcentaje de uso de cada una de ellas considerando los diferentes medios de pago, esto basados en los procesos de conciliación y reportes de información del Sistema Integrado de Recaudo conforme a la norma técnica respectiva; a este valor se deberá de sumar los Apoyos a Personas Usuarías de Transporte Público por pasajero pago que se hayan aplicado en ese momento.

Únicamente podrán ser presentadas cifras que tengan como fuente de información lo reportado por el Sistema Integrado de Recaudo o alguno de los entes del mismo sistema, con lo cual se descarta la implementación de conteos, encuestas o aforos para su estimación.

La Tarifa Ponderada únicamente se presentará con el objetivo de evaluar el punto de inicio o reinicio de la indexación, o para estimar el impacto real de indexaciones pasadas.

**APARTADO B. DE LOS INDICADORES A CONSIDERAR PARA LA INDEXACIÓN**

Para la estimación de la indexación de la tarifa se contempla la evaluación de indicadores que reflejen de manera sustanciosa los costos de operación de las diferentes modalidades de transporte público, así como la valoración de cada uno de estos indicadores. De esta manera se consideran lo siguientes elementos:

- I. Valor y variación del precio de los combustibles
- II. Valor y variación de los Costos de Operación
- III. Valor y variación de los Costos de los recursos humanos

Dichos elementos fueron seleccionados por su representatividad dentro del costo de operación total, destacándose como los más representativos y con una mayor veracidad en la evaluación de su variación por fuentes de información a nivel nacional. Para la evaluación de su variación, se deberá de considerar un periodo **no menor a 10 años inmediatos anteriores a la fecha de evaluación** y se deberá de considerar una única fuente de información. A continuación, se describirán cada uno de ellos.

**I. Variación y valor del precio de los combustibles.**

El precio de los combustibles impacta directamente en una parte importante del costo total de operación, pero de igual manera puede llegar a impactar de manera indirecta a diferentes insumos de la operación como lubricantes y aceites. Por ello, es importante medir la variación de dicho indicador que puede llegar a ocupar hasta el 40.89% de los costos totales de operación. Para este elemento se tendrá que contemplar los diferentes tipos de combustibles y número de unidades que ocupan cada tipo de combustible.



Para la definición de la variación de este indicador, se tomará como fuente de información válida los precios TAR, molécula o por unidad de la zona reportados por la Comisión Reguladora de Energía o el organismo a fin, considerando como unidades básicas de medición la que dicho organismo o institución reporte.

**II. Variación y valor de los Costos de Operación**

Los Costos de Operación se refieren a todos aquellos insumos de operación que afecten al mantenimiento preventivo, menor y mayor de las unidades, costos administrativos, neumáticos, seguros, y costos administrativos inherentes a la operación que pueden llegar a ocupar hasta el 31.5%, que incluyan todos los demás costos que no representan el consumo de combustible y el personal de los prestadores de servicio de transporte público.

Para evaluar la variación de dichos costos se utilizará el Índice Nacional de Precios al Productor (INPP), el cual es un estimador de la evolución de los precios de los bienes y servicios que forman la producción de la economía. Además del consumo familiar, incluye también a los bienes y servicios intermedios, de consumo del gobierno, inversión y exportación.

El Índice Nacional de Precios Productor (INPP) es un conjunto de indicadores de precios. Su finalidad es la de proporcionar mediciones sobre la variación de los precios de una canasta fija de bienes y servicios representativa de la producción nacional.

Las ponderaciones se estiman con base en el Sistema de Cuentas Nacionales de México (SCNM), los Censos Económicos y los Anuarios Estadísticos.

Para la indexación de la tarifa se considerará específicamente el índice del sector transporte de preferencia sin petróleo, donde se representan la mayor cantidad de costos variables inherentes a la operación; y su fuente única será el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) o el organismo o institución a fin.

**III. Valor y variación de los Costos de los Recursos humanos**

El capital humano es otro de los elementos de mayor peso dentro de los costos generales de operación el cual llega a representar hasta un 27.58%, esto debido al alto número de operadores y personal administrativo que las empresas de transporte necesitan para mantener su operación. Si bien, la plantilla de cada empresa es responsabilidad expresa de cada organización, será su obligación cuidar que dichos costos se mantengan dentro de los porcentajes establecidos del costo total de operación, y que la variación de los mismos se mantenga conforme al presente indicador.

Para la variación de los costos de los recursos humanos, se contemplará la evaluación del salario mínimo registrado en la zona, cuya fuente de información será únicamente el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) o el organismo o institución a fin.

A continuación, se presenta la tabla con los indicadores y su fuente de información.

Ponderador	Indicador	Fuente
Combustible	Variación de precios de la unidad de medida básica en la zona	Comisión Reguladora de Energía (CRE) (Preferentemente)
Costos de Operación	Índice Nacional de Precios al Productor	Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) (Preferentemente)
Recursos Humanos	Salario Mínimo	Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) (Preferentemente)

*Tabla 1. Indicadores a considerar en el proceso de indexación*

APARTADO C. DE LOS VALORES Y PORCENTAJES DE LOS INDICADORES

Los valores porcentuales o pesos que tiene cada uno de los indicadores ya mencionados dentro de la estimación total de la tarifa, dependerá de su ponderación dentro de los costos totales de operación, para lo cual es necesario generar un análisis puntual de la operación de las diferentes modalidades de transporte y su oferta de servicio interpretada por el número de kilómetros operativos.

De esta forma, la Secretaría de Transporte deberá de establecer una oferta de servicio mínima, la cual genera una cobertura óptima de la demanda; esto se puede identificar estimado dos indicadores básicos como son el Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK) y el Índice de Pasajeros por Vehículo (IPV).

La valoración de dichos indicadores, así como los porcentajes y ponderaciones deberá de ser presentada por parte de la Secretaría de Transporte al Comité Técnico Tarifario dentro de la presentación de la Tarifa Base y la Tarifa Ponderada, tomando en consideración el dictamen y estudio financiero de la operación de las diferentes modalidades de transporte, mismo que deberá de ser actualizado por lo menos de manera quinquenal o cuando así la Secretaría de Transporte lo considere necesario.

Para el inicio del proceso de indexación, dichos valores, porcentajes y ponderaciones serán presentados en el ANEXO 1. VALORES, PORCENTAJES Y PONDERACIONES DE LOS INDICADORES PARA LA INDEXACIÓN de la presente Norma.

APARTADO D. FÓRMULA DE INDEXACIÓN

Conforme al artículo 331 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco se establece la siguiente como la fórmula única para la estimación de la indexación, la cual se muestra a continuación:

$$TPA_{Año\ 0-Año1} = (TPV_{Año0} * \% Indx_{Anual})$$

$$TPA_{Año1-Año2} = (TPV_{Año1} * \% Indx_{Anual})$$

....

$$TPA_{Año2-Año\ f} = (TPV_{Año2} * \% Indx_{Anual})$$

Donde:

$TPA_{Año\ 0-Año\ f}$  = Tarifa Ponderada Actualizada para un periodo de tiempo  $t$ , donde el  $Año_0$  es el año base de estudio, y  $Año_f$  es el año final de vigencia de tarifa

$TPV_t$  = Tarifa Ponderada Vigente en un año

$\% Indx_{Anual}$  = Porcentaje de Indexación anual

Donde:



$$\% \text{Indx}_{\text{anual } t} = (PC * \Delta VC_t) + (PCOV * \Delta INPP_t) + (PRH * \Delta SM_t)$$

Donde:

$\% \text{Indx}_{\text{anual}}$  = Porcentaje de Indexación anual

PC = Ponderación de los costos de los combustibles del total de costos del transporte

$\Delta VC_t$  = Variación de los precios de los combustibles en un periodo de tiempo  $t$

PVCO = Ponderación de los Costos de Operación Vehicular (sin combustibles) del total de costos del transporte

$\Delta INPP_t$  = Variación del Índice Nacional de Precios Productor del Sector en un periodo de tiempo  $t$

PRH = Ponderación de los costos de Recursos Humanos del total de costos del transporte

$\Delta SM_t$  = Variación del Salario Mínimo de la región en un periodo de tiempo  $t$

Donde:

$$\Delta VC_t = \frac{(VehD * \Delta CD_t) + (VehG * \Delta CG_t) + \dots + (VehTec * \Delta CTec_t)}{TVeh}$$

$VehD$  = Vehículos a Diesel en operación

$\Delta CD_t$  = Variación de los precios del Diesel en un periodo de tiempo  $t$

$VehG$  = Vehículos a Gas Natural Vehicular en Operación

$\Delta CG_t$  = Variación de los precios del Gas Natural Vehicular en un periodo de tiempo  $t$

$VehTec$  = Vehículos de alguna tecnología diferentes a Diesel o Gas Natural Vehicular

$\Delta CTec_t$  = Variación de los precios del combustible diferente a Diesel o Gas Natural Vehicular en un periodo de tiempo  $t$

$TVeh$  = Total de vehículos en operación

Para la ejecución de la presente fórmula de indexación se deberán contemplar lo siguiente puntos:

- a) La presente fórmula sólo podrá ser ejecutada por el Comité Técnico Tarifario conforme a la nueva Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco en los tiempos estipulados por la normatividad aplicable del Estado de Jalisco.
- b) Los indicadores mencionados solo podrán considerar fuentes oficiales mencionadas en el APARTADO B. DE LOS INDICADORES A CONSIDERAR PARA LA INDEXACIÓN de la presente Norma.
- c) La fórmula de indexación únicamente se aplicará a la Tarifa Ponderada y podrá contemplar su estimación de manera anual o multianual, según sea la decisión del Comité Técnico Tarifario.
- d) El resultado de la fórmula de indexación sólo se presentará como Tarifa Ponderada para la generación de la política tarifaria
- e) El estudio de la fórmula de indexación se deberá de generar máximo en períodos quinquenales por parte de la Secretaría de Transporte y a solicitud del Comité Técnico Tarifario.

**APARTADO E. ESTUDIO DE LOS IMPACTOS REALES DE LA INDEXACIÓN**

Posterior a la actualización de la tarifa ponderada con la fórmula de indexación, será responsabilidad de la Secretaría de Transporte el monitoreo de la situación real de la Tarifa Ponderada, misma que servirá para presentar al Comité Técnico Tarifario cuando éste así lo solicite.

Será atribución del Comité Técnico Tarifario la revisión del impacto de la indexación con respecto a la Tarifa Ponderada aplicada conforme al Artículo 333 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. La diferencia entre la Tarifa Ponderada indexada y la Tarifa Ponderada aplicada puede deberse a los cambios en el uso de las diferentes tarifas, o a los impactos que la misma política tarifaria pueda llegar a generar en los usos, modalidades y medios de pago que utilicen los diferentes grupos de usuarios.

Por ello, el Comité Técnico Tarifario será el encargado de realizar una evaluación del impacto real de la indexación con respecto a la política tarifaria; dicha evaluación deberá de ser considerada en las indexaciones posteriores y en recomendaciones u opiniones al Titular del Poder ejecutivo del Estado, sin que éstas sean obligatorias para su implementación. Dichas evaluaciones deberán de incluirse en los reportes o minutas que genere el Comité Técnico Tarifario.

**APARTADO F. ESTUDIO DE LOS IMPACTOS DE LA TARIFA EN LOS USUARIOS**

El Comité Técnico Tarifario podrá presentar los resultados del impacto del gasto corriente en transporte que se presenta en el Estado, y en especial en las ciudades que se ven involucradas con la presente Norma Técnica. Para ello, se considerarán tres fuentes directas de información, las cuales se describen a continuación:

Institución	Encuesta o estudio	Indicadores fuente
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)	Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares	Tabuladores por entidad federativa

Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo (IMEPLAN)	Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana de Guadalajara	Indicadores de Gasto promedio de transporte
Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo (IMEPLAN)	Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público	Indicadores de ingreso y gasto promedio en transporte

*Tabla 2. Fuentes directas de información para el análisis del impacto de las tarifas en los usuarios*

El análisis de las tres fuentes directas de información se deberá de realizar conforme a los siguientes lineamientos.

**I. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares**

El principal insumo de análisis será los resultados que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía presenta de manera anual dentro de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, en específico lo referente a los tabuladores por entidad federativa y nacional sobre el gasto corriente monetario trimestral, su distribución porcentual y gasto promedio por entidad federativa y grandes rubros del gasto, donde de manera habitual se desglosa el gasto en transporte; de igual manera, de presentarse una desagregación mayor a este indicador, esta podrá ser estudiada y analizada por parte del Comité Técnica Tarifario. De esta manera se podrá analizar el porcentaje de gasto de los hogares que se destina a Transporte en el Estado de Jalisco comparado con la media nacional y con los demás Estados.

**II. Encuesta Origen Destino del Área Metropolitana de Guadalajara**

La segunda fuente de información para el análisis del impacto de la tarifa a los usuarios podrá tener como información base los resultados de las Encuestas de Origen Destino más recientes. Para ello, el Comité Técnico Tarifario tendrá que analizar los resultados sobre el gasto al día en transporte y el promedio de ingreso de los usuarios. Para dicho estudio el Comité deberá de colocar en el resumen de resultados los siguientes elementos:

- a. Porcentaje de usuarios que proporcionaron información sobre el ingreso
- b. Porcentaje de usuarios que proporcionaron información sobre el gasto
- c. Metodología de estimación del gasto e ingreso ponderado
- d. Metodología para la estimación de la proporción del gasto en transporte sobre el ingreso
- e. Resultados

El Comité Técnico Tarifario podrá sugerir al Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo (IMEPLAN), así como a las autoridades responsables de llevar a cabo los ejercicios de Encuestas Origen Destino, la incursión de preguntas o insumos que ayuden a realizar este análisis.

**III. Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público**

La tercera fuente de información para el análisis del impacto de la tarifa en la economía de los usuarios serán los ejercicios de Encuestas de Satisfacción de los Usuarios de Transporte Público, que se encuentran establecidas dentro de la Norma General de Carácter Técnico de la Calidad del Servicio de Transporte Público Masivo y Colectivo del Estado de Jalisco.

En dichas encuestas se tendrá que revisar a detalle la información referente a los ingresos de los usuarios y sus gastos promedio en transporte público. Para ello, el Comité deberá de colocar en el resumen de resultados los siguientes elementos:

- a. Porcentaje de usuarios que proporcionaron información sobre el ingreso
- b. Porcentaje de usuarios que proporcionaron información sobre el gasto
- c. Metodología de estimación del gasto e ingreso ponderado
- d. Metodología para la estimación de la proporción del gasto en transporte sobre el ingreso
- e. Resultados

El Comité Técnico Tarifario podrá sugerir al Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo (IMEPLAN), así como a las autoridades responsables de llevar a cabo los ejercicios de Encuestas de Satisfacción de los Usuarios de Transporte Público, la incursión de preguntas o insumos que ayuden a realizar este análisis.

Con los resultados obtenidos el Comité Técnico tarifario podrá emitir dentro de su informe final al Ejecutivo del Estado una recomendación no vinculante para ser considerada dentro de la política pública tarifaria.

#### **ARTÍCULO 8. DE LA DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA TARIFARIA**

La aplicación de la fórmula de indexación de la tarifa se generará a partir de la Tarifa Ponderada, de tal manera que la tarifa indexada también se estimará desde una ponderación de la tarifa, por lo cual es necesario implementar una estimación de mezcla tarifaria que interprete como tal la política pública tarifaria a seguir.

La política pública tarifaria es el establecimiento de las diferentes tarifas sociales a aplicar a partir de los perfiles de las personas usuarias, modalidades y unidades base de pago (viajes, transbordos y kilómetros) que se estipulan dentro de la matriz de pagos. De esta forma, los principales conceptos a evaluar dentro de la política pública tarifaria son:

- i. Política pública tarifaria por perfiles de personas usuarias
- ii. Política pública tarifaria por modalidades de pago
- iii. Modalidad y base de pago

Cabe destacar que la política pública tarifaria deberá de cuidar que la tarifa ponderada sea la misma a la estimada con la fórmula de indexación, dicha labor deberá de realizarse de manera constante por el Dirección General de Transporte Público por medio de la Dirección del Sistema de Recaudo y será evaluada de manera anual por el Comité Técnico Tarifario.

De esta manera, la definición de la política pública tarifaria es atribución del Ejecutivo del Estado, esto con respecto al Capítulo XIX de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

#### **APARTADO A. DE LA POLÍTICA PÚBLICA TARIFARIA POR PERFILES DE PERSONAS USUARIAS**

Una de las principales políticas públicas es la generación de tarifas diferenciadas por perfiles de personas usuarias, priorizando los beneficios a usuarios discapacitados, de perfiles vulnerables, estudiantes, mujeres con rezago social o perfiles específicos, tal es el caso de los siguientes:

- a. Para personas estudiantes de educación primaria, secundaria, media superior y superior, así como los equivalentes de estos niveles de instituciones públicas o privadas, durante todo el año
- b. Para maestras y maestros en periodo escolar
- c. Para personas adultas mayores
- d. Personas con alguna discapacidad y sus acompañantes

Esto según lo estipulado en el Artículo 329 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, a lo cual se pueden sumar los perfiles de las personas usuarias que así determine el Ejecutivo del Estado, considerando que se deberá de mantener la tarifa ponderada indexada.

**APARTADO B. DE LA POLÍTICA PÚBLICA TARIFARIA POR MODALIDADES DE PAGO**

Otra posibilidad de generar una política pública tarifaria es diferenciar por medio de pago, los cuales deben de estar autorizados y validados conforme a la *NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO QUE ESPECIFICA LAS CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO, ASÍ COMO OTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE SE ADHIERAN, EN ÁREAS METROPOLITANAS Y CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE JALISCO.*

La diferenciación de tarifas por medio de pago es una atribución del Ejecutivo del Estado y no es limitativa a poderse ejecutar de forma independiente a una política pública tarifaria por perfil de personas usuarias, sin embargo, estas deberán de contemplar que su implementación deberá de dar como resultado la tarifa ponderada indexada.

**APARTADO C. MODALIDADES Y UNIDADES BASE DE PAGO**

La última posibilidad de generar una política pública tarifaria es definiendo las modalidad y unidades base de pago de la operación, las cuales pueden generar tarifas por pasajero, kilómetro, distancia, zonas o mezclas de ellas. Para la ejecución de estas modalidades será necesario el establecimiento de mecanismos de control y seguimiento de pagos que deberán de estar autorizados previamente en la *NORMA GENERAL DE CARÁCTER TÉCNICO QUE ESPECIFICA LAS CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO, ASÍ COMO OTRAS MODALIDADES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE SE ADHIERAN, EN ÁREAS METROPOLITANAS Y CIUDADES MEDIAS DEL ESTADO DE JALISCO.*

La ejecución de una política pública tarifaria por modalidades y unidades base de pago deberá de respetar los procesos de estimación de la indexación, misma que está dentro de las atribuciones del Ejecutivo del Estado para su definición e implementación.

**APARTADO D. DE LA POLÍTICA DE SUBSIDIO A LAS PERSONAS USUARIAS DEL TRANSPORTE**

Conforme al Capítulo XIX De la política de subsidio a las personas usuarias del transporte de la nueva Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, el Ejecutivo constituirá un Fondo de Apoyo para las Personas Usuarias de Transporte Público cuyo destino será otorgar subsidios a los programas sociales en beneficio de adultos mayores, personas con discapacidad, estudiantes, mujeres con rezago social y aquellos que se consideren prioritarios, así como para personas usuarias en general con la finalidad de mitigar el impacto inflacionario de los diferentes costos incorporados a la fórmula de indexación.

El Gobierno del Estado deberá emitir los lineamientos para cada ejercicio fiscal que regulen el otorgamiento de los apoyos respectivos, los cuales deberán identificar la población objetivo, el propósito o destino principal y la temporalidad de su otorgamiento, así como los mecanismos de distribución, operación y administración de los subsidios, deberán garantizar que los recursos se entreguen a la población objetivo y reduzcan los gastos administrativos del programa correspondiente.

El Fondo de Apoyo para las Personas Usuarias de Transporte Público se constituirá con los recursos que se autoricen en el Presupuesto de Egresos de cada ejercicio fiscal. Dichos recursos se otorgarán a través de los

mecanismos establecidos para la operación del Sistema Integrado de Recaudo para los Sistemas de Transporte Público Masivo y Colectivo, o los mecanismos que determine el Ejecutivo, a través de la Secretaría de Transporte.

**TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente a su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".

**SEGUNDO.** Todas las disposiciones relativas al servicio de transporte público colectivo y masivo previstas en el Acuerdo DIGELAG ACU 069/2013 publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" con fecha 12 de diciembre de 2013, quedan sin efectos a partir de la entrada en vigor de la presente norma técnica, así como todas aquellas disposiciones que sean contrarias a las establecidas en este acuerdo.

Así lo acordó el Gobernador del Estado de Jalisco ante el Secretario General de Gobierno, la Coordinación General Estratégica de Gestión del Territorio y el Secretario Transporte, quienes lo refrendan.

**JESÚS PABLO LEMUS NAVARRO**  
Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco  
(RUBRICA)

**SALVADOR ZAMORA ZAMORA**  
Secretario General de Gobierno  
(RUBRICA)

**KARINA ANAID HERMOSILLO RAMÍREZ**  
Coordinadora General Estratégica  
de Gestión del Territorio  
(RUBRICA)

**DIEGO MONRAZ VILLASEÑOR**  
Secretario de Transporte  
(RUBRICA)

### ANEXO 1. VALORES, PORCENTAJES Y PONDERACIONES DE LOS INDICADORES PARA LA INDEXACIÓN

#### APARTADO A. DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

La demanda de transporte público es registrada por medio del Sistema Integrado de Recaudo, el cual tiene la capacidad de realizar el conteo total de pasajeros por las diferentes modalidades. De esta manera, la demanda es el número de viajes, trayectos o pasajeros que utilizan cada modalidad en un día hábil ponderado. La demanda al día dentro del sistema de transporte es de 3,105,590, dichos viajes se reparten por las diferentes modalidades conforme la siguiente tabla.

	Demanda de viajes al día				Totales
	Convencional	Dual	Articulado	Tren	
Ruta empresa	2,408,334	-	-	-	2,408,334
MM. Periférico	79,340	88,912	141,462	-	309,714
MM. Calzada	27,257	-	93,700	-	120,957
SITEUR	34,200	-	-	232,385	266,585
<b>Total</b>	<b>2,549,131</b>	<b>88,912</b>	<b>235,162</b>	<b>232,385</b>	<b>3,105,590</b>

Tabla 1. Demanda de viajes al día en transporte público (viajes ponderados día)

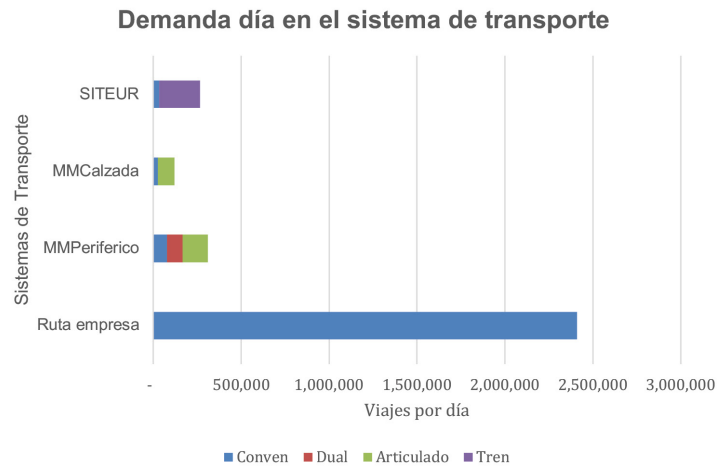


Ilustración 1. Demanda de viajes al día en transporte público (viajes ponderados día)

De esta forma se concluye que el 91.4% de los viajes se realizan en modalidades de transporte concesionado, siendo el esquema de Ruta Empresa el que concentra la mayor cantidad de desplazamientos con 77.5% del total.

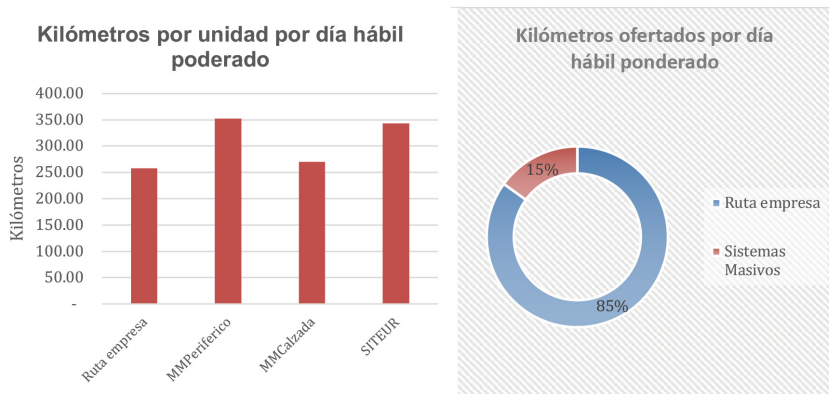


De igual forma, es importante destacar que en transporte masivo se moviliza el 22.45% de los viajes (considerando los viajes de SITEUR y Mi Macro Periférico y Mi Macro Calzada).

**APARTADO B. NECESIDAD DE OFERTA DEL SERVICIO**

La oferta de servicio en el Área Metropolitana de Guadalajara es provista por un total de 4,805<sup>1</sup> autobuses, los cuales se suman a la oferta de vehículos férreos que presenta SITEUR.

La totalidad de unidades de transporte desarrollan los desplazamientos sobre los derroteros fijos, lo cual se constituye como la oferta real de servicio, por tanto, esta se representa en kilómetros totales por día. Los kilómetros ofertados por día dentro del sistema superan los 1.3 millones de kilómetros día hábil ponderado, siendo el sistema a base de autobuses quien desarrolla la mayor cantidad de ellos.



De igual manera, la oferta de kilómetros operativos por las diferentes modalidades, nos presenta que el mayor número de kilómetros por unidad lo opera Mi Macro Periférico con 352.32 km por unidad, como se muestra en la Ilustración 4.

**APARTADO C. RELACIÓN ENTRE OFERTA Y DEMANDA**

La relación entre la oferta de kilómetros y la demanda de pasajeros da como resultado la ejecución de diversos indicadores que ayudan a medir la eficiencia operativa de las diferentes modalidades de transporte. De esta manera se identifican dos principales indicadores que son:

<sup>1</sup> Cifra a septiembre del 2024



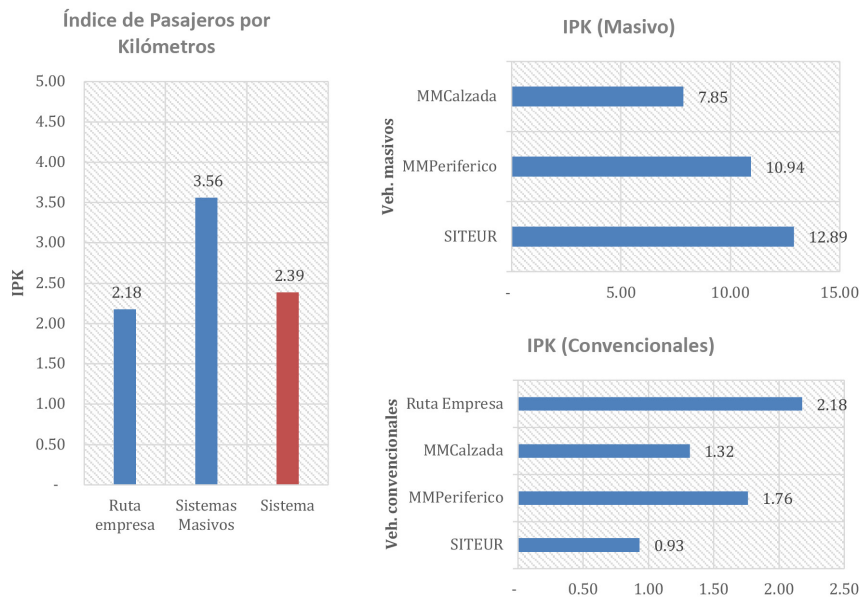
- i. Índice de Pasajeros por Kilómetro
- ii. Índice de Pasajeros por Vehículo

Cada uno de estos indicadores ayuda a evaluar desde diferente perspectiva la capacidad y la eficiencia de cada modalidad tomando en relación la oferta y la demanda de servicio en relación al número de unidades totales; a continuación, se desagregan estos dos indicadores.

### I. Índice de Pasajeros por Kilómetro (IPK)

Indicador que compara la totalidad de pasajeros transportados entre el total de kilómetros operados en un periodo de tiempo específico. Su objetivo es medir la productividad de cada kilómetro ofertado.

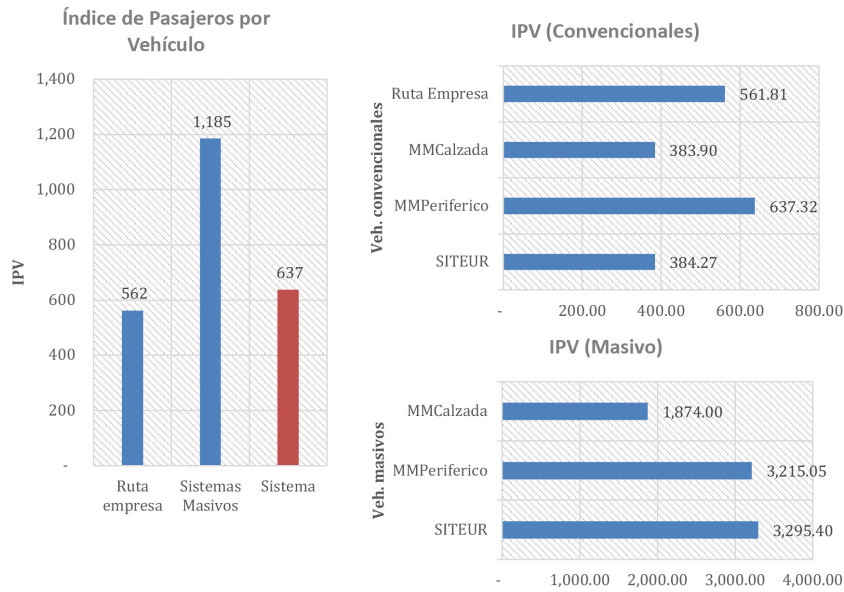
El IPK del sistema integrado de transporte para el Área Metropolitana de Guadalajara combinando todos los sistemas es de 2.39 pasajero/kilómetro; ahora bien, este índice se debe de comparar entre rutas o sistemas con iguales condiciones en cuanto a la capacidad máxima de carga, tipología de unidades y oferta de servicio.



**II. Índice de Pasajeros por Vehículo (IPV)**

Indicador que compara el total de pasajeros transportados entre el total de vehículos (unidades) que se encuentran en operación. Su objetivo es identificar que tan productiva y aprovechada es la capacidad instalada de la flota.

El IPV del sistema integrado de transporte para el Área Metropolitana de Guadalajara combinando todos los sistemas es de 637 pasajero/vehículo; ahora bien, este índice se debe de comparar entre rutas o sistemas con iguales condiciones en cuanto a la capacidad máxima de carga, tipología de unidades y oferta de servicio.



Con la estimación de ambos índices se observa una correlación entre las tecnologías y dimensiones de los sistemas, en la cual los sistemas convencionales mantienen una operación dentro de márgenes de confiabilidad que permiten absorber una mayor demanda en caso de ser requerida. Por otra parte, los sistemas masivos demuestran la eficiencia operativa que les brinda la infraestructura dedicada, con la cual les es posible acceder a otros niveles de indicadores, los cuales tomando como referencia otros sistemas de transporte o referencias internacionales<sup>2</sup> se muestra optimizados y dentro de márgenes de eficiencia operativa.

#### APARTADO D. INDICADORES FINANCIEROS

Tomando en consideración los indicadores e información ya mencionada, se procedió al análisis financiero de la operación de las rutas o subsistemas concesionados de transporte; dicho análisis dependerá de la capacidad instalada de cada modalidad, de los tipos de vehículos y la oferta de servicio. De esta manera, se analizó la totalidad de los costos generales de operación bajo la siguiente clasificación:

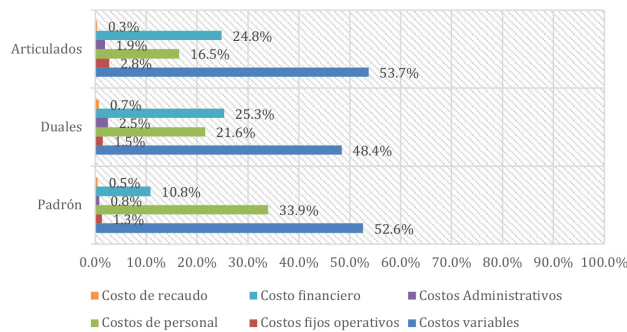
- a) Costos variables
- b) Costos fijos operativos
- c) Costos de personal
- d) Costos administrativos
- e) Costo financiero
- f) Costo de recaudo

Es así como el porcentaje que representa cada costo el valor generalizado se muestra en la siguiente ilustración.

---

<sup>2</sup> Ver *Urban transit: operations, planning, and economics*. Vukan R. Vuchic. 2005

**Costos generalizado de la operación por tipo de vehículo**



\*Padrón. Vehículo convencional de entre 9 y 10.5 metros Segmento B1 y C1 de la Norma<sup>3</sup>,  
 \*\*Dual. Vehículo con doble puerta que permite su operación dentro de corredores masivos. Segmento C2 de la Norma  
 \*\*\*Articulados. Vehículos de 18 metros. Segmento E1 de la Norma

*Ilustración 6. Costo generalizado de la operación por tipo de vehículo*

Es así como se muestra que el principal costo que impacta dentro de la operación son los Costos Variables, dentro de los cuales se encuentran los combustibles, lubricantes y neumáticos. De igual forma, se destacan los costos inherentes a los recursos humanos, que pueden llegar a representar hasta el 33% de los costos totales de operación.

En este contexto cualquier variación en los costos de los combustibles y en salarios genera un impacto directo a la operación, debido a que sin la contención de estos dos costos puede generar una fractura en la operación y poner en una situación de vulnerabilidad el sistema de transporte.

**APARTADO E. DEL INCREMENTO DE LOS COSTOS DE OPERACIÓN**

Para expresar los crecimientos que ha sufrido los costos de operación del sector se analizan 3 indicadores económicos que son de índole federal y que impactan directamente a la operación, estos son: (i) Costos de los combustibles, (ii) Índice Nacional de Precios al Productor (en específico sector transporte)<sup>4</sup>, (iii) Valor del Salario Mínimo. Se escogen estos tres indicadores debido al impacto que tienen dentro del costo general de operación el cual es del 40.89%, 31.53% y 27.67% respectivamente.

<sup>3</sup> <https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/06-19-20-bis.pdf>

<sup>4</sup> Ver Instituto Nacional de Estadística y Geografía (México). Índice Nacional de Precios Productor : documento metodológico : base julio 2019=100 / Instituto Nacional de Estadística y Geografía.- México : INEGI, c2019

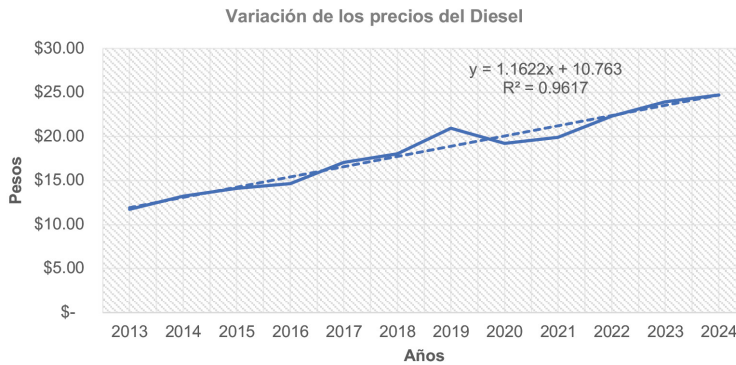
Dichos indicadores se revisan en fuentes oficiales federales para cada indicador como se muestra en la siguiente tabla:

Ponderador	Indicador	Fuente
Combustible	Variación de precios TAR del Diesel en la zona	Comisión Regulatoria de Energía (CRE)
	Variación de la molécula de GNV en la zona	
Costos de Operación	Índice Nacional de Precios al Productor	Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI)
Recursos Humanos		Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI)

*Tabla 2. Fuentes de consulta de principales indicadores*

**I. Variación de los precios del diésel**

El combustible puede llegar a representar hasta en promedio hasta un 40.89% de los costos totales del transporte público, por ello, cualquier variación en sus precios genera un impacto directo a la sustentabilidad financiera del sistema. Del 2013 a la fecha el precio del diésel (que representa un 88.3% de la flota total) ha tenido una variación promedio anual del 5.76%, teniendo su mayor pico de alza en el 2019 con un 16.14% considerando los precios TAR de la Comisión Reguladora de Energía, tal como se muestra en la siguiente gráfica.



*Ilustración 7. Variación de los precios del diésel*

**II. Variación del Índice Nacional de Precios al Productor (INPP)**

El INPP por sus siglas, es un estimador de la evolución de los precios de los bienes y servicios que forman la producción de la economía. Además del consumo familiar, incluye también a los bienes y servicios intermedios, de consumo del gobierno, inversión y exportación.

El Índice Nacional de Precios al Productor (INPP) es un conjunto de indicadores de precios. Su finalidad es la de proporcionar mediciones sobre la variación de los precios de una canasta fija de bienes y servicios representativa de la producción nacional.

Las ponderaciones se estiman con base en el Sistema de Cuentas Nacionales de México (SCNM), los Censos Económicos y los Anuarios Estadísticos.

En este caso se consideró específicamente el índice del sector transporte sin petróleo, donde se representan la mayor cantidad de costos variables inherentes a la operación. El resultado es un incremento 3.29% en los últimos 10 años, como se muestra en la siguiente ilustración.

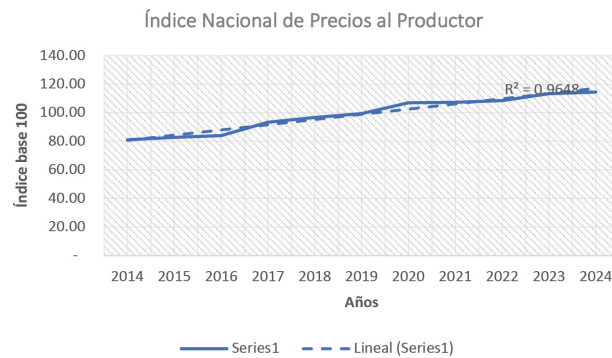


Ilustración 8. Índice Nacional de Precios al Producto

**III. Variación de los salarios mínimos**

Los recursos humanos es otro de los elementos de mayor peso dentro de los costos generales de operación el cual llega a representar hasta un 27.67%, esto debido al alto número de operadores y personal administrativo que las empresas de transporte necesitan para mantener su operación. Los salarios mínimos se han incrementado en un 14.12% en los últimos 10 años, como se muestra en la siguiente ilustración.

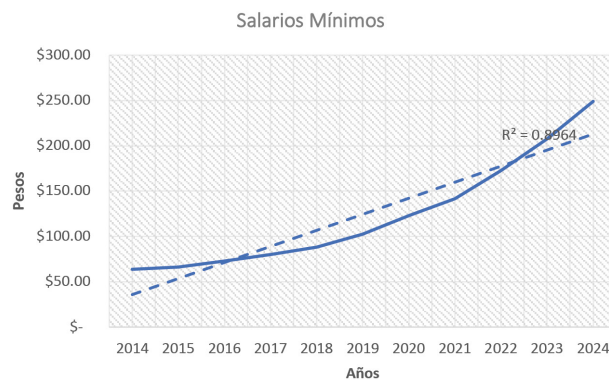


Ilustración 9. Variación de los salarios mínimos

**APARTADO E. MEDIOS DE PAGO**

Para obtener la tarifa ponderada que servirá de base para el cálculo de indexación, es necesario identificar los promedios de uso de las diferentes tarifas. Durante el 2024 se cuenta con una tarifa general de \$9.50 (nueve pesos con cincuenta centavos) que se cubre con pago por medio de efectivo o tarjeta general; también, se cuenta con una tarifa preferencial que se ejecuta por medio de tarjetas preferenciales denominadas Mi Pasaje Amarillo y Mi Pasaje Verde, la cual se estipula en el 50% de la tarifa general que es de \$4.75 (cuatro pesos con setenta y cinco centavos).

De igual forma, se presenta la siguiente tabla que muestra los porcentajes de uso promedio de los diferentes medios de pago.

	<b>Efectivo</b>	<b>Mi Pasaje Amarillo</b>	<b>Mi Pasaje Verde</b>	<b>Tarjeta General</b>
2016	83%	9%	5%	4%
2018	84%	12%	3%	1%
2021	65%	5%	10%	20%
2022	50%	3%	10%	36%
2023	46%	11%	6%	37%
2024	46%	11%	6%	38%

Tabla 3. Uso de los medios de pago

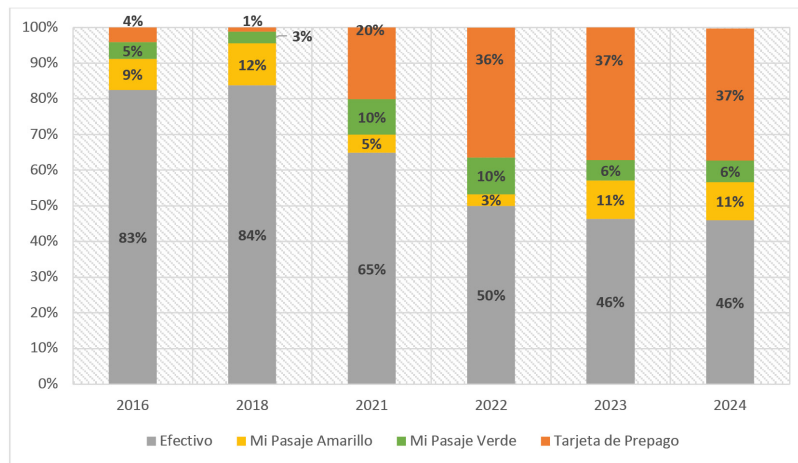


Ilustración 10. Uso de los medios de pago







# EL ESTADO DE JALISCO

## PERIÓDICO OFICIAL

### 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 la Hacienda Pública, 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. Constancia de publicación | \$119.00 |
| 2. Edición especial          | \$224.00 |

#### Publicaciones

- |  |            |
|--|------------|
| 1. Balances, estados financieros y demás publicaciones especiales, por cada página | \$1,551.00 |
| 2. Fracción 1/2 página en letra normal   | \$1,035.00 |
| 3. Mínima fracción de 1/4 de página en letra normal                                | \$669.00   |

**Tarifas válidas desde el día 1 de enero al 31 de diciembre de 2024**  
**Estas tarifas varían de acuerdo a la Ley de Ingresos del Estado de Jalisco**

**At e n t a m e n t e**

#### Punto de Venta y Contratación

Av. Prolongación Alcalde 1855, planta baja, Edificio Archivos Generales, esquina Chihuahua  
Teléfono 3819 2476, Extensiones 47306 y 47307  
[periodicooficial.jalisco.gob.mx](http://periodicooficial.jalisco.gob.mx)



Secretaría  
General de Gobierno  
GOBIERNO DE JALISCO



EL ESTADO DE JALISCO

PERIÓDICO OFICIAL

# S U M A R I O

VIERNES 20 DE DICIEMBRE DE 2024  
NÚMERO 20 TER. EDICIÓN ESPECIAL  
TOMO CDXII

**ACUERDO** DIELAG ACU 071/2024 del Ciudadano Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco que expide la Norma General de carácter técnico de la calidad del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo.

**Pág. 3**

**ACUERDO** DIELAG ACU 072/2024 del Ciudadano Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco que expide la Norma General de carácter técnico que establece las bases generales para la actualización y/o modificación de las tarifas del servicio de transporte público en su modo de transporte de personas pasajeras en su clasificación de masivo y colectivo para las áreas metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco.

**Pág. 46**



Secretaría General  
de Gobierno  
GOBIERNO DE JALISCO

[periodicooficial.jalisco.gob.mx](http://periodicooficial.jalisco.gob.mx)